

REVUE

D'HISTOIRE DU

BAS-SAINTE-LAURENT

VOLUME XI NUMÉRO 4

JUIN 1986

3,95\$



**Au gré du fleuve et de l'histoire
À propos des archives**

Les textes de ce numéro spécial sur le cabotage régional de la Revue d'Histoire du Bas Saint-Laurent sont une gracieuseté du Musée de la Mer de Rimouski, musée d'interprétation maritime également gestionnaire du site historique national du phare de Pointe-au-Père et de la Réserve nationale de la faune du marais de Pointe-au-Père.

Recherche et rédaction: Marie-Andrée Massicotte

Responsable du projet: Jean-Pierre Fillion d.g.

Merci à tous les collaborateurs de cette recherche:

Daniel Bérubé	Ernest-Aimé Lavoie
Charles-Godfroy Bouillon	Freddy Lindsay
Godfroy Bouillon	Rodolphe Ouellet
Pierre Camirand	Lionel Poitras
Gérard Côté	Jean-Baptiste Saint-Laurent
Jean-Claude Desmeules	Paul-Émile Saint-Laurent
M. Mme André-Albert Desrosiers	Cécile Saint-Pierre
Eustache Drewitt	Thérèse Saint-Pierre
Gérard Girard	Mme Lionel Saint-Pierre
Charles-Auguste Lavoie	Marc-André Ross
	Patrice Thibault

Revue d'Histoire du Bas-Saint-Laurent

Publiée trimestriellement par la Société d'Histoire régionale du Bas-Saint-Laurent

C.P. 332,
Rimouski, Québec
G5L 7C3

Fondée par M. Noël Bélanger en 1973.

Conseil d'administration de la Société

Paul Lemieux, président
Louis Trépanier, vice-président
Jacques Proulx, trésorier
Sylvain Gosselin, secrétaire
Jean-Pierre Bernard, administrateur
Noëlla Rioux, administratrice
Armand St-Pierre, administrateur
Claire Soucy, administratrice
Yves Tremblay, administrateur

Comité du patrimoine

Michel L. St-Pierre, président

Comité de rédaction de la revue

Jean-Pierre Bertrand
Paul Lemieux
Sylvie Lévesque
Claire Soucy

Politique rédactionnelle

Les personnes intéressées à publier des articles, notes de recherche, notes bibliographiques ou comptes rendus peuvent faire parvenir leurs textes en tout temps.

Il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste pour publier dans la *Revue d'Histoire*. Le comité de rédaction peut, dans certains cas, assurer un support technique aux auteurs. Les textes sont lus par le comité et recommandés, selon le cas pour publication. Les auteurs demeurent cependant responsables du contenu de leurs textes. Une invitation pressante est faite aux intéressés.

Dépôts légaux:

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

ISSN-0381-8454

Société d'Histoire régionale du Bas-Saint-Laurent

Permis d'affranchissement au tarif de deuxième classe no 6605.

Publiée en juin 1986.

Sommaire

Revue d'Histoire du Bas-Saint-Laurent

VOLUME XI NUMÉRO 4 AUTOMNE 1985

Éditorial: Une 15e année qui finit en beauté 98

Paul Lemieux, président

Au gré du fleuve et de l'histoire 99

Marie-Andrée Massicotte, Musée de la Mer

A propos des archives 124

Donald O'Farrell, archiviste



Une 15e année qui finit en beauté

Avec la canicule qui vient, la Société d'Histoire du Bas Saint-Laurent clôturera sa quinzième année d'activités. Trois quinquennats qui auront été marqués de multiples soubresauts, de hauts et de bas en terme de bénévolat et de toutes ces voltiges qui caractérisent les sociétés à but non lucratif. Mais, à travers ces années, il est une constante dont les anciens et les actuels bénévoles de la Société peuvent s'enorgueillir, et c'est la haute qualité dont a toujours témoignée la Revue d'Histoire du Bas Saint-Laurent.

C'est pourquoi depuis un an, la Revue s'est vue honorée à deux reprises. L'automne dernier, il y a eu le Prix Gérard-Roussel attribué par la Fédération des Caisses populaires du Bas Saint-Laurent pour souligner l'excellence de la Revue. Mais aujourd'hui, en ce début juin, nous avons le plaisir immense de recevoir le Certificat de mérite que décerne annuellement le Comité d'histoire régionale de la Société historique du Canada. Il s'agit d'un prix national décerné pour mettre en lumière des contributions exceptionnelles faites par des individus ou des organismes à l'histoire d'une région.

Inutile de dire que nous sommes grandement touchés de cet hommage qui nous échoit et que l'automne qui vient, verra redoubler nos ardeurs d'autant plus que nous aurons l'occasion de mettre en évidence le quinzième anniversaire de la Société auquel nous vous inviterons tous et toutes à vous joindre.

Mais pour l'instant, voici le 31e numéro de la Revue. Il y est principalement question de la petite navigation le long de nos côtes et aussi de nos Archives régionales. Nous sommes plus nombreux maintenant à lire ces pages car le travail effectué par Jacynthe Caron, à la permanence de la Société, pendant les mois de printemps, commence à porter fruit et notre fichier d'abonnés s'est amplifié et de plus en plus de gens connaissent la Revue et la Société.

C'est une autre belle note pour terminer cette année d'activités. En vous souhaitant de bons moments de lecture, nous osons espérer, pour vous et pour nous, un bien bel été.

Le président



Paul Lemieux

Au gré du fleuve et de l'histoire

La petite navigation côtière dans notre région

Par Marie-André Massicotte
(Musée de la Mer)

1. DEUX SIÈCLES DE TRADITIONS

La petite navigation côtière ne possède certes pas l'attrait et la réputation de la navigation au long cours. L'intérêt qu'on lui porte est minime en comparaison de celui suscité par la navigation océanique. C'est cependant grâce à elle si des liens économiques et sociaux ont pu s'établir entre les paroisses de l'estuaire et les principaux centres d'habitation.

DU CANOT À LA GOÉLETTE

Au XVII^e siècle, le canot d'écorce et le canot de bois sont utilisés par les missionnaires à la fois découvreurs, coureurs des bois et prédicateurs. Le Saint-Laurent est alors la seule voie de transport et de communication vraiment utilisable. Les commerçants de fourrures sillonnent le fleuve de Québec à Gaspé pour acheter des pelleteries aux nations indiennes et les négocier aux comptoirs de la Chesnaye à Rivière-du-Loup et au Bic. Plus tard, de grandes chaloupes munies d'une ou deux voiles naviguent sur le Saint-Laurent. Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, des bateaux "allaient et venaient entre la région de Québec et l'Île-Verte. Ils transportaient le plus souvent des chasseurs et des pêcheurs intéressés aux marsouins ainsi qu'aux morues qui abondaient dans ces parages."¹ De petits bâtiments de type "charroy", prévus pour la chasse et la pêche, de même que des barques pontées de modèles multiples, généralement à deux ou trois mâts, d'une capacité de vingt-cinq à trente tonneaux, étaient employés au ravitaillement des divers centres de la colonie et au commerce intérieur. Un ancien récit rapporte qu'à l'automne de

1739, un bateau de quinze tonneaux, le "Saint-Jean", commandé par Joachim Vautour, navigateur et habitant de Rimouski, se perdit sur les côtes de Matane alors qu'il revenait de Gaspé avec un chargement de morues. Le "Saint-Jean" était un petit bâtiment de la catégorie des "charrois", propre à la pêche en mer et au transport restreint de marchandises.²

C'est en 1729, sous le Régime français, que l'on mentionne pour une première fois, dans les livres de l'enregistrement maritime du port de Québec, la présence d'une de ces goélettes qui vont être largement utilisées pour le transport de marchandises diverses sur le fleuve et dans le Golfe. Jaugeant quarante tonneaux, la goélette "L'Hirondelle", ainsi appelée vraisemblablement en raison de sa rapidité et de sa légèreté, est la première d'une série de plus de douze que les charpentiers de navires canadiens vont construire entre 1729 et 1739.³

L'origine de la goélette est cependant peu précise. Certains la disent inspirée du Ketch anglais, petit bateau de navigation côtière utilisé pour la pêche et le transport des marchandises de port à port, alors que d'autres la croient issue du Brigantin, petit navire à deux mâts grésés de voiles carrées. Quoi qu'il en soit, elle fait figure de véritable innovation navale en milieu colonial. Elle apparaît simultanément en Nouvelle-Angleterre et en Nouvelle-France vers la fin du XVII^e siècle. Les premières goélettes à naviguer sur le Saint-Laurent sont en effet fort semblables à celles construites en 1913 à Gloucester sur le littoral américain.

AU TEMPS DE LA VOILE Construction navale dans le Bas du Fleuve

Bien que les chantiers maritimes de la ville de Québec occupent une place importante dans le domaine de la construction navale, celle-ci se pratique aussi en de nombreux endroits depuis les Îles-de-la-Madeleine jusqu'à Montréal. La goélette représente à elle seule plus de la moitié de tous les navires lancés. La construction de ce genre de bâtiments n'exige pas nécessairement d'installations permanentes et les chantiers maritimes du Bas Saint-Laurent sont pour la plupart improvisés et temporaires.

En 1853, monsieur S.J. Chalfour se fait le pionnier de la construction navale à Sainte-Luce en lançant le "Lucien" un brick de 650 tonneaux. L'année suivante voit la mise à l'eau d'un vaisseau de 1400 tonneaux: le "Sébastopol". La construction de ces deux navires avait été confiée à monsieur Ferdinand Emond, maître-charpentier de la paroisse Saint-Roch de Québec devenu par la suite citoyen de Sainte-Flavie.⁴

Au cours du XIX^e siècle, plusieurs goélettes sont construites à Sainte-Luce. Le tableau 1 nous en donne un bref aperçu.

Toutefois, la construction des goélettes n'est pas toujours satisfaisante. En 1868, la goélette la "Floride" appartient à Daniel Chouinard, navigateur de la paroisse Saint-Germain de Rimouski. À la réquisition de celui-ci, le maître-charpentier de vaisseau Ferdinand Emond de Sainte-Flavie, en compagnie d'Hilaire Fournier, ouvrier et charpentier de Saint-Fabien, de Flavien Rodrigue, maître-charpentier de vaisseau à Saint-Anaclet et de Jean Lepage, ouvrier de Rimouski, procèdent à une visite minutieuse de cette goélette alors en hivernage à L'Islet-à-Canuel. Leur rapport consigné en l'étude du notaire Pierre-Louis Gauvreau révèle que:

Tableau 1

GOÉLETTES CONSTRUITES À SAINTE-LUCE AU XIX^e SIÈCLE

Nom des goélettes	Constructeurs	Charpentiers	Tonnage	Année
Louise	Léon Emond	Léon Emond	50	1856
Marie-Luce	F.X. Desrosiers	J. Gallant	48	1857
Providence	F.X. Desrosiers	Olivier Martin	70	1858
Indian Queen	Ol. Dechamplain	Olivier Martin	58	1861
Hazard	Joseph Michaud *	Olivier Martin	17	1862
Floride	Ol. Dechamplain	Olivier Martin	70	1865
Sainte-Luce	Ignace Lavoie	Olivier Martin	140	1866
Amarylda	Séverin Côté	Thomas Raymond	25	1876
Canada	Elzéar Côté	Thomas Raymond	44	1877
Sainte-Anne	André Dechamplain	Thomas Raymond	44	1883
Canadienne	Séverin Côté	Thomas Raymond	50	1885
Julia	Séverin Côté	Jos. St-Hilaire	40	1891

* terminée par M. Bernard Desgagnés de Sainte-Luce en 1863.

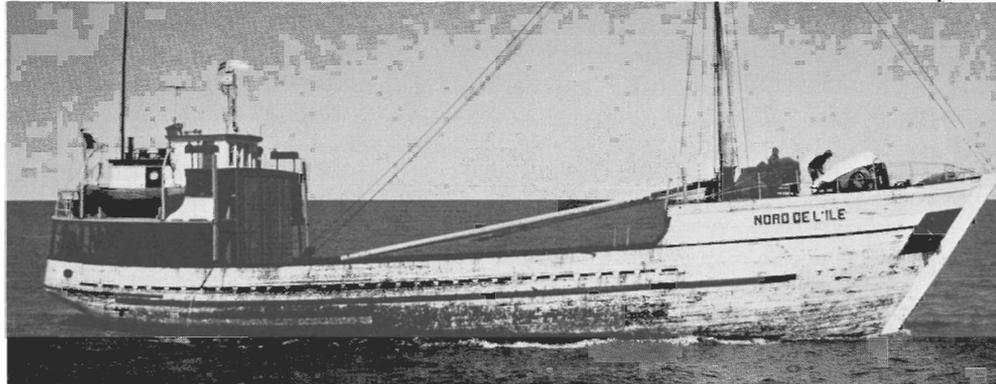
“Le veuglé de la dite goélette ayant été levé jusqu’aux échouages, nous avons pu constater que le dit veuglé n’est pas recevable parce que ce veuglé est fait avec des croûtes en la plus grande partie, variant en épaisseur de un pouce et demi à deux pouces, en épinette blanche, portant encore l’écorce en certains endroits. (...) Le veuglé n’est pas suffisamment chevillé et il s’y trouve du bordage de dix pieds de longueur seulement. (...) Le membre n’a pas été fait suivant les règles de la charpenterie navale, les coupes sont mal distribuées et rendent le membrage relativement faible pour la grosseur du bois employé...”⁵

Mais, les goélettes de la région sont habituellement construites avec plus de soins par des charpentiers et navigateurs connaissant bien la mer ainsi que les besoins de la navigation. En 1870, les Sieurs Flavien Lavoie, capitaine de la goélette “Marie-Luce”, Joseph Dubé, second et Norbert Ruest, matelot, affirment dans un document déposé en l’étude du notaire Octave Martin de Saint-Octave-de-Métis dans le comté de Rimouski que:

“La dite goélette “Marie-Luce” jaugeant quarante-huit tonneaux étant solide, étanche et suffisamment équipée est partie le deux du courant (novembre) de Québec et a continué heureusement jusqu’à Rimouski où elle est arrivée le cinq.”⁶

En 1797, les premiers registres de la douane du port de Québec pour les années 1787-1825 mentionnent une goélette provenant

“Le “Nord de l’île” arrive à Rimouski-Est pour prendre un chargement de bois de pulpe au moulin de papier de Trois-Rivières. L’état de peinture de la coque indique que la fin de la saison de navigation est proche. La pitoune, souvent déchargée à l’eau le long du bateau l’endommageait sérieusement. Le “Nord de l’île” appartenait au capitaine Joachim Harvey de l’île-aux-Coudres, surnommé “l’avocat de la mer” par les marins d’ici.



du Bas du Fleuve: la “Catiche” propriété de Hector Ross de Rimouski. Il faut toutefois attendre le XIX^e siècle pour voir la petite navigation côtière prendre une certaine importance dans le Bas Saint-Laurent. Il est vrai qu’au tournant du XVIII^e siècle, il n’y a guère plus de 1000 habitants le long du littoral entre Rivière-du-Loup et Rimouski, ce qui ne favo-

rise pas le commerce intérieur et le transport de marchandises par goélettes. L’exploitation des ressources forestières et l’établissement des scieries de William Price au milieu du XIX^e siècle contribueront au développement socio-économique du Bas Saint-Laurent et par conséquent stimuleront la construction navale et le cabotage dans la région.

La goélette “J. Bouillon” arrive à Longueuil avec un chargement de bois de sciage en provenance de Trois-Pistoles, vers 1938-1939.



**LA PETITE NAVIGATION
CÔTIÈRE ENTRE MATANE
ET TROIS-PISTOLES**

Au XIX^e siècle, le réseau routier étant fort peu développé, la petite navigation côtière sert de lien entre les différentes localités de la côte depuis Québec jusqu'à la Baie-des-Chaleurs. C'est par elle que se fait le transport des vivres et des matériaux de même que l'exportation des produits forestiers et agricoles, destinés aux marchés urbains. Au temps de la voile, la ville de Québec est le grand centre par excellence pour le cabotage. On y transporte les produits à vendre ou à exporter et on y charge les denrées importées comme la mélasse, le sucre, le rhum ainsi que les marchandises manufacturées attendues par les populations locales.

À Sainte-Luce, la culture des pommes de terre se fait sur une grande échelle et une bonne partie des récoltes est expédiée par goélettes aux marchés de Québec. Le Bic et Rimouski, entre autres, sont spécialisés dans l'exportation du bois. Entre 1860 et 1870, Saint-Fabien expédie de 1 000 à 1 200 cordes de bois par année. En 1848, "47 navires furent enregistrés à la douane de Rimouski. La plupart se rendaient en Angleterre avec 470 134 mardriers, 10 635 douves, 1 132 plançons. Quelques-uns transportaient des produits agricoles vers Québec ou vers Saint-Jean. Cependant, ces navires avaient chargé leur cargaison tout le long de la Côte, faisant escale à Rivière-Blanche, à Matane, à Métis, au Bic, à Trois-Pistoles. La même année, les scieries de L'Île-Verte ont ravitaillé en bois 5 navires pour l'Angleterre et 24 goélettes pour Québec."⁷

Certaines paroisses du Bas du Fleuve exportent aussi de l'avoine et de l'orge. La petite goélette "Marie-Philomène", partie de Saint-Fabien pour Québec et chavirée le 11 novembre 1863, avait à son bord un chargement de 1 500 minots d'orge.⁸

Les goélettes sont pour la plupart propriétés de navigateurs, de cultivateurs-navigateurs ou de marchands. Ces derniers enga-

**Tableau 2
GOÉLLETES CONSTRUITES À RIMOUSKI ENTRE 1854 ET 1898**

Nom des goélettes	Tonnage	Année	Propriétaires
Hope	18	1854	..... Charles Bertrand Île-Verte 1874-86
Marie-Alva	37	1855	Louis Després Rimouski 1855-73
Marie-Emma	43	1857	..... Alexandre et Fabien Després Saint-Thomas 1865-69
Marie-Elvine	47	1859	Daniel Chouinard Rimouski 1859-65
Marie-Emma	65	1867	Magloire D'Anjou Rimouski 1867-70
Sea Horse	10	1871	Louis Bouillon (père) Rimouski 1871-80 Lucien Bouillon (fils) Rimouski 1881-86
Hermine	20	1873	Mme Pierre Drapeau Rimouski 1873-74
Mary Ann Marshall	66	1873	H.L. Butchard Rimouski 1873-1902
Aurore	106	1879	Épiphane Tremblay Rimouski 1879-1902 Construite par lui-même
Voltigeur	14	1888	P. Thériault Rimouski 1888-1902
Laura	8	1898	Ministère des mines et pêcheries, Québec 1902-1937

gent un capitaine et un équipage pour faire naviguer leur bâtiment selon les besoins de leur commerce. Il arrive parfois que des marchands s'associent pour le transport de leurs marchandises. Ainsi, en 1876, par une entente devant notaire, les frères Butchart, marchands à Rimouski, s'engagent à fournir au Sieur Séverin Côté, marchand de Sainte-

Luce, un bateau avec son équipage payé pour prendre une cargaison de grains et de patates acquise aux frais de ce dernier et la conduire de L'Anse-aux-Coques de Sainte-Luce jusqu'aux ports de Gaspé et Percé ou dans les environs. Les deux parties conviennent de se partager chacune une juste moitié du profit net de la vente et Séverin Côté

s'oblige à aller à bord du dit bateau pour vendre les produits lui-même.

*"Il est de plus entendu et convenu entre les parties que si la vente de la dite cargaison de grains et de patates n'avait pas lieu en bas, à Gaspé ou Percé que le bateau remontera la dite charge à Sainte-Luce et, de là, montera à Québec sans décharger..."*⁹

DE LA VOILE AU MOTEUR

Au siècle dernier, il y a peu de quais dans la région. Ceux de Rimouski et de Rivière-du-Loup sont construits en 1855, alors que Matane, en 1879, et le Bic, en 1888, se contentent encore de débarcadères. La plupart du temps, les goélettes doivent mouiller à petite distance du rivage, de préférence à l'abri des vents, dans une petite baie ou à l'entrée d'une rivière. Le déchargement commencé à marée haute, au moyen d'un radeau que l'on fait avancer de la rive jusqu'au bateau à l'aide de perches et de câbles, se poursuit parfois jusqu'à la marée basse. On utilise alors des voitures, charrettes ou tombereaux qui roulent dans l'eau, dans la boue et sur les cailloux. Lorsque la marée baisse, les goélettes à quille s'inclinent sur un côté, ce qui ne facilite guère le déchargement. Il faut attendre le montant pour qu'elles reprennent leur position normale.

Vers la seconde moitié du XIXe siècle, des goélettes à fond plat, mieux adaptées aux besoins du chargement et du déchargement, font leur apparition. La modification de la coque simplifie le travail à l'échouage mais entraîne une perte de vitesse et de manoeuvrabilité. Par mauvais temps, les grosses vagues tapent durement sur le fond qui a tendance à se décalfeutrer. De plus, lorsque les vents et les courants sont contraires, les marins de ce nouveau type de goélette doivent se servir de longues perches qu'ils piquent sur les fonds pour quitter l'échouage et gagner le large. La masse inerte du navire rend cette tâche fort pénible. À la fin du siècle, l'utilisation du moteur à

Tableau 3 GOÉLETTES CONSTRUITES À SAINT-FABIEN ENTRE 1863 ET 1869

Nom des goélettes	Tonnage	Année	Propriétaires
Marie-Philomène	21	1863	..... Théophile Lauzon St-Fabien 1863-64
St-Fabien	27	1867	Joseph Mercier St-Fabien 1867-70
Marie-Elmire	52	1869	D. Fraser St-Fabien 1869-72

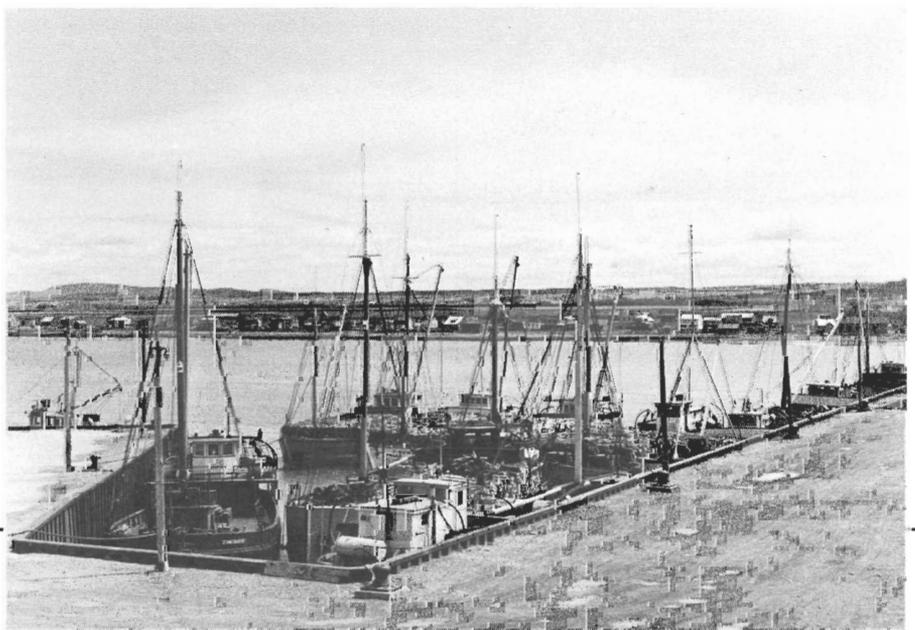
gazoline vient alléger cette manoeuvre éreintante. La chaloupe de sauvetage munie d'un faible moteur remplace le travail des perches. Au large, dans les périodes de calme plat, la chaloupe

à gazoline placée à l'arrière permet de faire avancer la goélette, réduisant ainsi les pertes de temps. Cette innovation allait entraîner bien des changements dans l'histoire de la petite naviga-

La goélette "Jean-Yvan", maintenant propriété du Musée Maritime Bernier de l'Islet sur mer; une des rares goélettes à naviguer encore sur le Saint-Laurent.



Rassemblement de goélettes au quai de Rimouski en mai 1954, à l'approche d'une tempête. S'y retrouvent: la "Ste-Anne Transport Rimouski", le "St-Paul du Nord", le "Rague-neau", le "Régulus", le "St-Louis", le "Mont St-Joseph", le "St-Siméon C.", le "G. Mont-calm", le "St-Jean" et le "Cap-Chat".



tion côtière.

Bien que le moteur à essence consomme énormément et présente de graves risques d'explosion et d'incendie, certains navigateurs n'hésitent pas à en équiper leur goélette. En avril 1912, le capitaine Pierre Pinault de Rimouski en installe même deux, d'une puissance de vingt-cinq forces chacun, à bord de sa goélette la "Marie-Emma". Dans les mêmes années, la goélette "Marie-Alice" du capitaine Joseph Miller de Bersimis est aussi munie de deux moteurs à essence.¹⁰

Vers 1915, la compagnie Oméga de Saint-Hyacinthe met au point un moteur "diesel" moins dangereux et plus économique. Quoique dispendieux à l'achat, ce nouveau type de moteur favorise l'adoption de la propulsion mécanique par la plupart des propriétaires de goélettes. Peu à peu, la voile est abandonnée pour ce nouveau type de propulsion qui permet de couvrir de plus grandes distances tout en rendant la navigation plus régulière. *"Vers 1922, les goélettes naviguaient à moteur tout en conservant une voile. Elles étaient considérées comme bateaux à voiles mais, on les appelait goélettes auxiliaires. Pour convertir une goélette à voiles en goélette auxiliaire, on faisait sauter un mât et on installait un petit moteur d'environ quarante-cinq forces. Ça permettait de faire plus de voyages par saison."*¹¹

À cette époque, on se sert de treuils mécaniques pour faciliter le chargement et le déchargement des marchandises. Pour actionner le treuil, certaines goélettes, comme la "Sainte-Anne Transport Rimouski" du capitaine Arthur Tremblay de Rimouski, utilisent un moteur d'appareil agricole démarrant à l'aide d'une manivelle. Un réservoir posé à côté servait à refroidir le cylindre. C'est la corne du mât avant qui est d'abord employée comme mât de charge. Par la suite, les goélettes se dotent d'un véritable mât de charge, inclinable et pivotant à droite et à gauche.

En 1936, les goélettes sont toutes motorisées. Le ministère des Transports les oblige toutefois à conserver une voile en cas de panne.

Tableau 4
GOÉLETTES CONSTRUITES AU BIC ENTRE 1864 ET 1899

Nom des goélettes	Tonnage	Année	Propriétaires
Prince Alfred	53	1864	C. Gagnon Bic 1864-67
Hermine	51	1864	Olivier Tremblay Rimouski 1864
Marie-Adelmina	13	1866	Louis Lamarre Bic 1866-68
Marie-Flavie	18	1867	Jean Paradis Bic 1867-71
Marie Dalia	.....	1870	Michel Pineau Bic 1870-95
Bic	75	1871	Butchard Bross, marchand Bic
Ann Jane	17	1873	Laurent Desrosiers, Bic
Florida	13	1885	William Michaud, Isle-Verte
Marie-Louise	39	1897	Elzéar Heppell, Bic 1898-1903 Constructeur et charpentier de cette goélette
Roméo	22	1895	L. Pineau, Bic 1895-98
Marie-Emma	56	1897	Pierre Pinault, Rimouski 1897-22 J. et G. Bouillon, Rimouski 1923-28
Manicouagan	29	1899	..... S.H. Dunn, Québec 1922-23

La goélette "J. Bouillon", du capitaine Bouillon de Rimouski, au moment où elle quittait le quai de Rimouski en direction de Sainte-Luce pour aller livrer le reste des marchandises transportées aux marchands de Sainte-Luce, Luceville et Les Hauteurs.



LE DERNIER CAPITAINE DE GOÉLETTES À VOILES

Il s'agit du capitaine Charles Morin, 85 ans, de Paspébiac, qui serait le dernier capitaine de goélettes à voiles. Il ferma lui-même l'ère de la navigation à voiles dans la Gaspésie en effectuant un dernier voyage sur la "Coronation" à Gaspé en mai 1936.
Progrès du Golfe, 30 janvier 1969

Dans les premières décennies du XXe siècle, la construction de goélettes dans le Bas du Fleuve diminue de moitié, comparative-ment au siècle précédent pour finalement disparaître au terme des années '30.

Au cours des années 1930, au moment où la goélette se transforme et se modernise, la petite navigation côtière commence déjà à perdre de son importance au profit de la voie ferrée et du camionnage. "À partir de Montmagny vers l'amont, ce mince trafic de l'estuaire disparaît; les camions ont complètement supprimé le cabotage dans cette région trop proche de Québec."¹³

Dans le Bas du Fleuve, les goélettes continuent d'apporter des marchandises de Québec, d'y ramener du bois et certains produits agricoles." Le plus souvent, sur le bas estuaire, elles vont, après avoir déposé leur chargement, faire du fret de bois sur la Côte-Nord. Parfois, comme au Bic, ces goélettes font pendant l'été les deux tiers du trafic d'importation; en général, elles passent tous les quinze jours."¹⁴

Durant les années 1910-1915, le bois de pulpe et le bois de sciage représentent les effets les plus couramment expédiés. Les compagnies de pâte à papier ont une demande accrue de bois de pulpe. Des droits de coupe ont été accordés dans les forêts de la Couronne. Dans le Bas Saint-Laurent, des quais ont été construits pour faciliter le chargement des navires. Les ressources naturelles de la Côte-Nord, forestières d'abord, minières ensuite,

Tableau 5
GOÉLETTES CONSTRUITES AU BIC...

Nom des goélettes	Tonnage	Année	Propriétaires
J.E. Heppell	74	1905	J.E. Heppell, Bic 1905-20
J.E.W.H.	37	1906	Joseph E. Trochon, 1924-34
Légère	82	1910	N. Arthur St-Pierre, Bic 1910-22
Trois-Pistoles	20	1911	..... Joseph E. Rioux, Trois-Pistoles 1923-33
L'Étoile du Nord	16	1913	..... N.T. Turgeon, Beauceville 1922-37
Castelneau	32	1916	..... Joseph A. Allard, Carleton 1922
Ste-Anne Transport Rimouski	109	1932	Arthur Tremblay, Rimouski 1932-37
Yvan C	148	1938	Gérald Côté, Bic 1938-53

À Métis, le capitaine Joseph Lévesque construit, en 1900, la goélette "J. Lévesque" jaugeant 62 tonneaux.

À Rimouski, le capitaine Joseph Bouillon construit, en 1923, la goélette "J. Bouillon" jaugeant 80 tonneaux.

À Saint-Fabien, en 1902 et 1903, Joseph Dion et son père Octave construisent deux goélettes avec du bois provenant en partie des montagnes de l'Anse à l'Islet. La goélette "Elzéar Heppell fut prête à l'automne 1902 et la "Ernest Heppell" à l'automne suivant.

Les Dion, Octave, Joseph, Philippe, constructeurs de père en fils, eurent des chantiers à Bic, Trois-Pistoles, Rimouski et Saint-Fabien.

Vers 1916, Fortunat Roy construit sa propre goélette la "Saint-Benoit", sur l'ancien chantier de Saint-Fabien-sur-mer.¹²

commencent à y être exploitées. La Québec North Shore Paper Co acquiert ses limites de bois de Shelter Bay en 1915 et celles de Franquelin en 1920. Pour assurer sa subsistance et son évolution, la Côte-Nord dépend de la navigation.

Entre 1920 et 1930, il y a, selon les témoignages recueillis, près de deux cents goélettes qui font du cabotage sur le fleuve. On croit pouvoir affirmer que plus de la moitié de ces goélettes ne sont pas de la région immédiate mais viennent plutôt prendre des char-

gements de bois de pulpe à Rimouski ou remplir des contrats de transport pour la Côte-Nord.

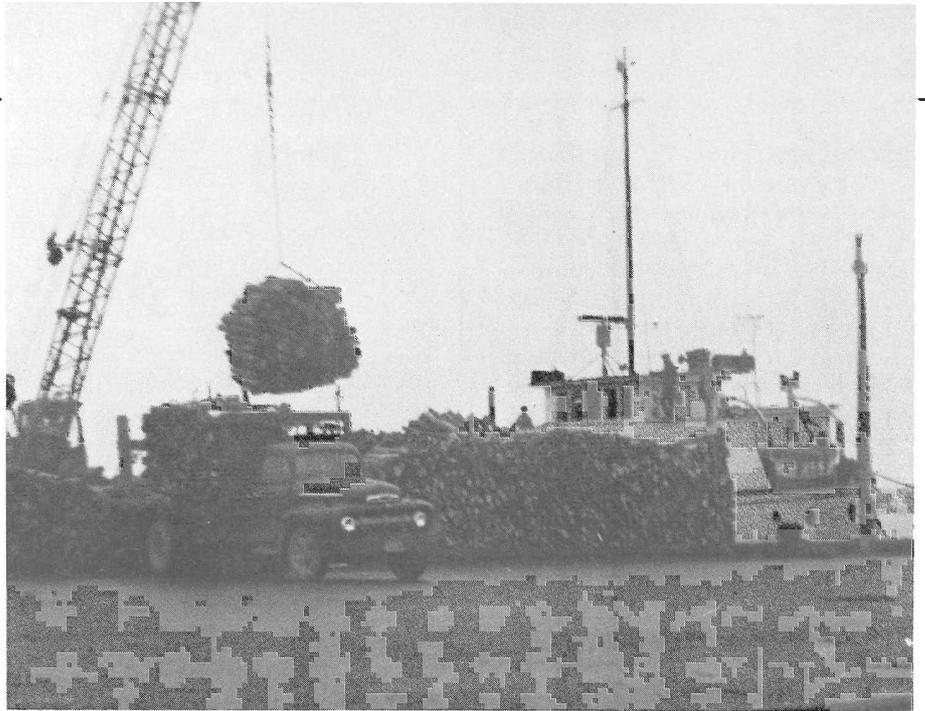
Pour les navigateurs de Charlevoix, entre autres, qui bénéficient d'une longue tradition de construction navale et de navigation commerciale, le développement de la Côte-Nord représente une belle occasion. "Désormais, un contrat passé avec une seule entreprise pourrait assurer des cargaisons complètes. Pour certains, ce fut même l'occasion d'établir des ententes à long terme avec les grandes compagnies."¹⁵

Dans le Bas Saint-Laurent, le développement de l'industrie forestière de la Côte-Nord amène la création de petites compagnies de navigation telles La Compagnie de Navigation du Bas-Saint-Laurent et la Heppell Transportation en 1924. Cinq ans plus tard, ces deux compagnies se fusionnent pour donner naissance à la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent. Cette dernière s'affilie à la Clarke Steamship qui, depuis déjà 1920, desservait les localités de la Côte-Nord.

Dans la région comprise entre Matane et Trois-Pistoles il y a alors plus de navigateurs que de caboteurs. Les bateaux des compagnies, les bateaux-pilotes et les garde-côtes engagent plusieurs hommes. Dans cette région, la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent draine une bonne partie du transport. De plus, la voie ferrée qui fonctionne en toutes saisons exerce une forte concurrence. La plus forte concentration de caboteurs se retrouve à Matane où vingt-trois goélettes, en incluant le "Saint-Ulric" de Rivière-Blanche, sont en service. Ceux-ci voyagent de Matane à Québec ou Montréal avec des cargaisons de bois de sciage et de marchandises ou font du transport entre Matane et la Côte-Nord.

*"Les caboteurs de Matane étaient assez bien organisés. Ils s'entendaient pour établir des tarifs de transport. La plupart du temps, ils étaient employés par des marchands de cette région et avaient tout intérêt à conserver cette sorte de monopole. Sur la Côte-Nord et dans le comté de Charlevoix, il y avait énormément de marins qui cherchaient des contrats de transport et n'avaient souvent que du bois de pulpe à transporter. Ce genre de cargaison était parfois moins rentable car le chargement endommageait le bateau et, souvent, le voyage de retour s'effectuait sans cargaison".*¹⁶

Le bois était habituellement chargé à l'aide d'un treuil mais, parfois, à marée basse, il était versé directement de la benne du camion à la goélette. Cette façon de faire contribuait à endommager le bateau. Le bois devait être



Chargement de bois de pulpe à bord d'une goélette au quai de Rimouski.

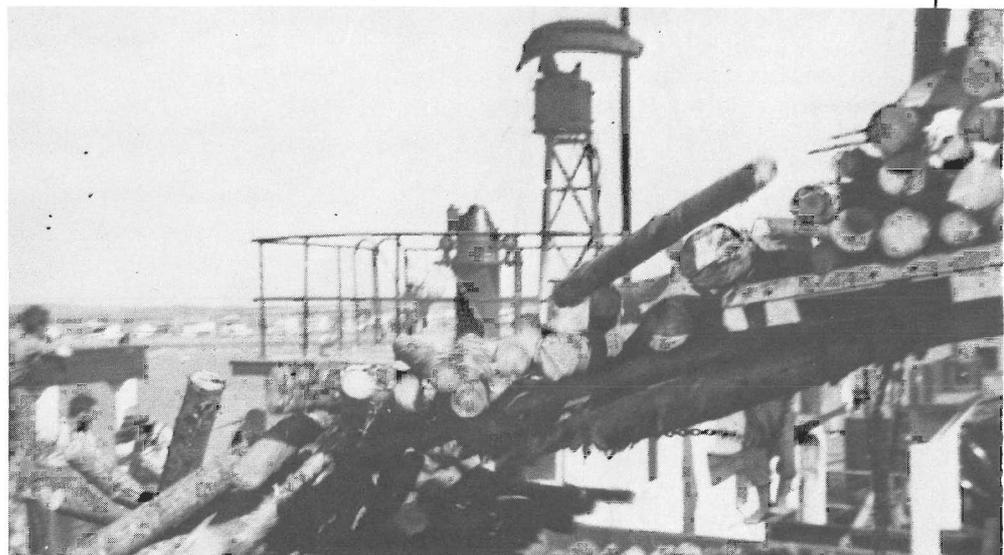
bien cordé dans la cale et sur le pont, de façon à ce que les inspecteurs de la compagnie à laquelle il était destiné, puissent mesurer la quantité de cordes livrées. À l'arrivée, la cargaison était photographiée corde par corde. Le coût du bois manquant à cause d'un mauvais chargement était déduit du contrat passé avec le commerçant de bois et le capitaine. Par contre, si au cours d'une tempête la goélette perdait du bois, seul le capitaine était pénalisé pour cette perte.

M. et Mme André-Albert Desrosiers, commerçants de bois à Rimouski entre 1945 et 1968, nous racontent comment se faisait le chargement du bois à bord des goélettes qui, pour la majorité, ne

provenaient pas de la région immédiate.

*"Cela pouvait prendre deux jours à charger une goélette. Parfois, quand les hommes n'arrivaient pas à corder assez rapidement dans la cale et que le camion sur le quai continuait à déverser le bois, ceux-ci en empilaient quelques cordes de manière irrégulière. Les trous ainsi formés étaient appelés des "québecs" par les compagnies. Si la goélette perdait du bois en route, le capitaine devait rembourser car il avait signé une entente selon laquelle il devait transporter une certaine quantité de bois. S'il en manquait à l'arrivée, il était tenu responsable".*¹⁷

Bois de pulpe versé directement de la benne du camion à la goélette au quai de Rimouski. Cette façon de procéder endommageait toutefois la goélette.



La première goélette chargée par les Desrosiers, "L'Émerillon", appartenait au capitaine Robert Leclerc de Kamouraska. Par la suite, elle devint la propriété du capitaine Guy Harvey de l'Île-aux-Coudres et continua à prendre des chargements de bois à Rimouski. Plus tard, le nom de "L'Émerillon" fut vendu à une compagnie de navigation pour compléter l'appellation de la flotte de cette compagnie.

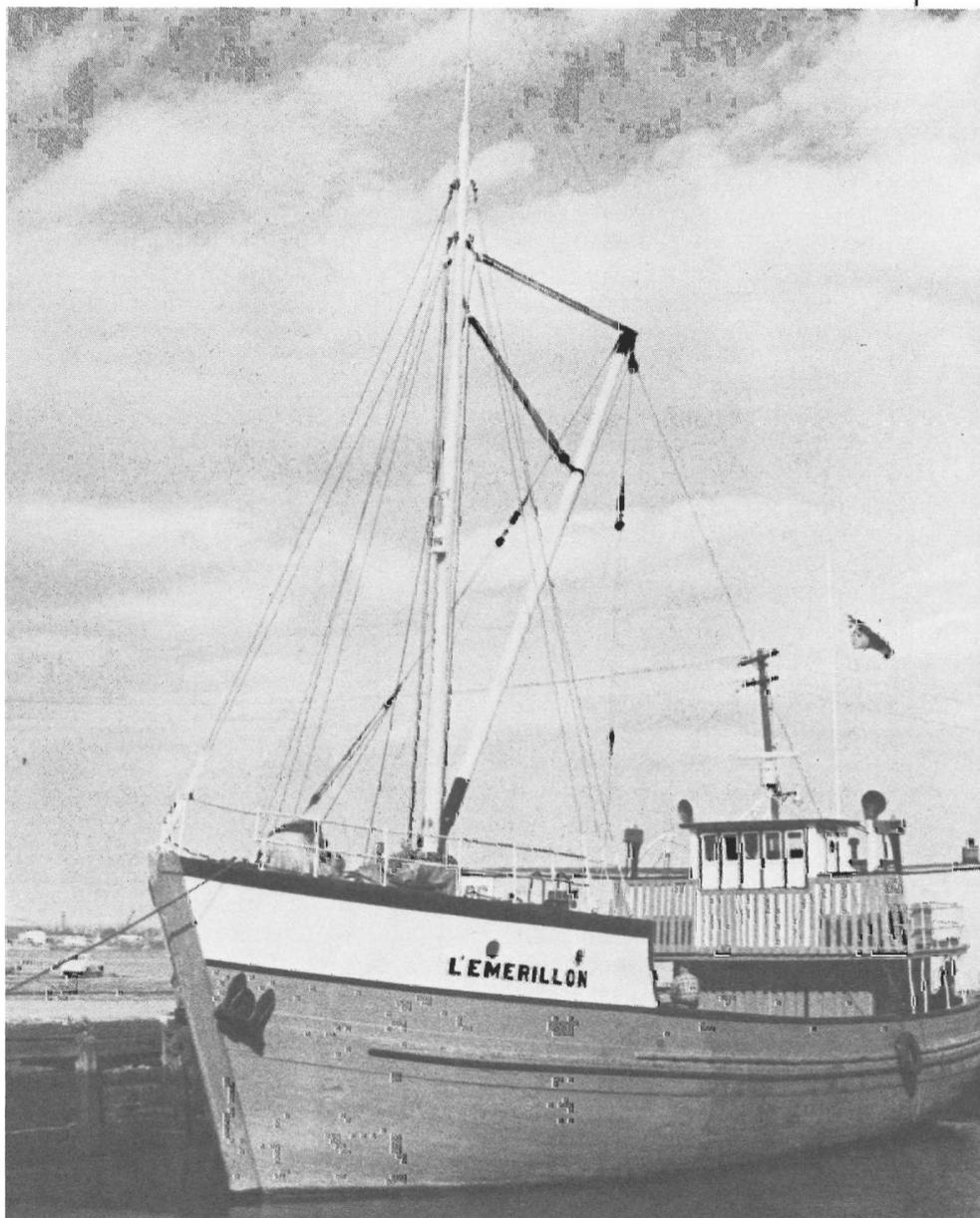
La "Saint-Ulric", du capitaine Jean-Baptiste Desrosiers, a aussi transporté du bois pour ces commerçants rimouskois. En 1930, le capitaine Desrosiers avait acheté à Québec la "Daisy", une goélette construite à Montmagny en 1924 pour la compagnie Price. Rebaptisée "Saint-Ulric" en l'honneur du lieu de résidence de son nouveau propriétaire, elle est transformée pour assurer le transport de marchandises générales. La "Saint-Ulric" a appartenu à la famille du capitaine Desrosiers jusqu'en 1973.

Le "Conrad-Marie", appartenant au capitaine Euclide Bouchard de Petite-Rivière-Saint-François, une des plus grosses goélettes à naviguer sur le fleuve, venait aussi prendre des chargements de bois à pulpe à Rimouski. À l'occasion, la "Sainte-Anne Transport" et "L'Étoile du Saint-Laurent" des capitaines Arthur et Zéphir Tremblay de Rimouski prenaient aussi ce genre de chargement.

Au mois de mars, les goélettes ramenaient les chevaux des chantiers de la Côte-Nord. Le capitaine Zéphir Tremblay de Rimouski était l'un de ceux qui effectuaient ce genre de transport. Parfois, lors de la traversée vers Rimouski, la glace se reformait sans cesse, empêchant ainsi la goélette d'avancer. Pour se frayer un chemin, il arrivait qu'on fasse monter un des chevaux transportés dans une des grosses boîtes de bois qui servaient à leur débarquement. On laissait ensuite tomber cette boîte à toute vitesse de chaque côté du bateau afin de briser les glaces. Il va sans dire que cette étrange méthode était utilisée en dernier recours, lorsqu'on ne disposait pas à bord



La goélette "St-Ulric" du capitaine Jean-Baptiste Desrosiers de Rivière-Blanche. De 1930 à 1973, cette goélette vint souvent prendre des chargements de bois de pulpe à Rimouski.



"L'Émerillon", première goélette chargée par M. et Mme André-Albert Desrosiers, commerçants de bois à Rimouski. Cette goélette appartenait au capitaine Robert Leclerc de Kamouraska. Par la suite, devenue propriété du capitaine Rosaire Tremblay de l'Île-aux-Coudres, elle navigua sous le nom de "G.H. Marie".

d'un poids suffisant pouvant jouer ce rôle de brise-glace. Plus tard, c'est le "North Gaspé" de la compagnie Clarke qui se chargea du transport des chevaux de chantiers.

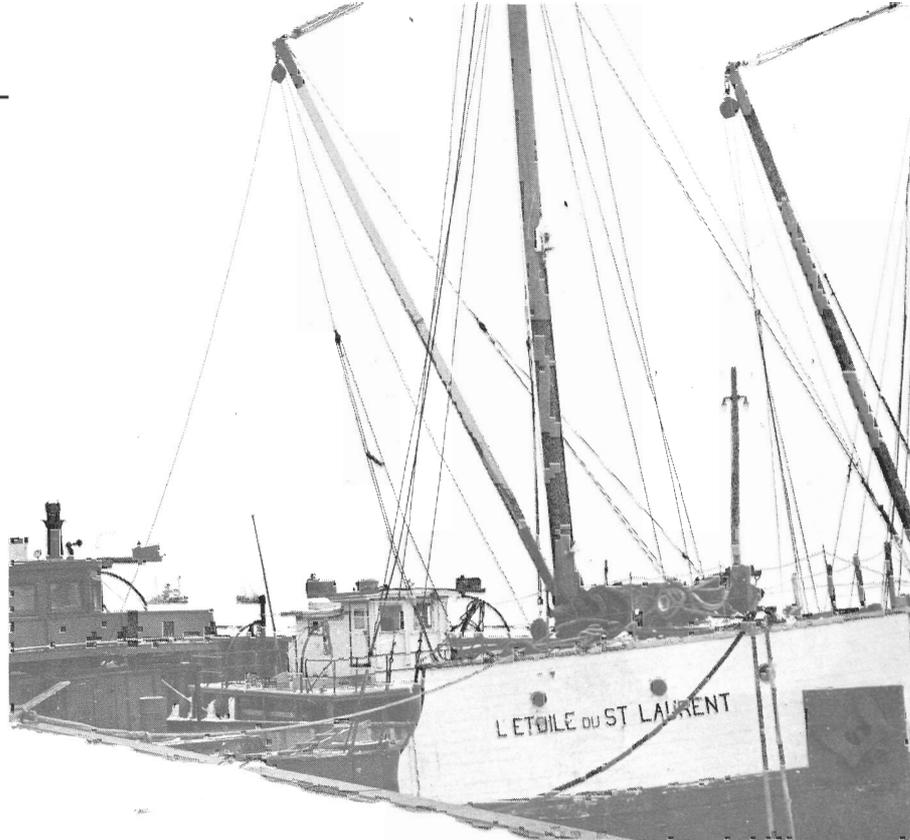
Durant la dernière guerre, alors que le Golfe était fermé à la navigation commerciale, certaines goélettes transportaient de la pâte à papier de Baie-Comeau à Rimouski. Cette cargaison était ensuite acheminée par chemin de fer jusqu'à New-York. Quatre ou cinq goélettes étaient louées pour assurer ce service. À mesure qu'elles traversaient vers le sud, le lourd chargement s'imbibait d'eau. Bien souvent, à l'arrivée, il y avait plus de deux pieds d'eau sur le pont à l'arrière de la goélette.

"Au cabotage, il fallait savoir naviguer, savoir commercer et tirer parti de tout ce qui se présentait."¹⁸

La saison de navigation commençait habituellement en mars et se terminait en novembre. Les goélettes naviguaient, pour ainsi dire, d'une glace à l'autre. Certains capitaines recouvraient la coque de leur bateau de bois avec de la tôle galvanisée afin d'empêcher les glaces de la couper. Ils arrivaient à prolonger ainsi leur saison de navigation. Mais cela n'allait pas toujours sans péril.

"Un automne, raconte le fils du capitaine Bouillon, de Rimouski, tard en novembre, par une tempête de vent du nord qui soulevait d'énormes vagues, on était au large du Bic, chargé jusqu'au pont de briques, avec un deck-load de 8 à 9 pieds de haut. Mon père avait été un peu trop ambitieux dans son chargement. La mer montait sur le pont; la brique s'imbibait d'eau et s'appesantissait. Ça commençait à ressembler plus à un sous-marin qu'à un bateau. On a été content lorsqu'on a pu réussir à contourner l'Île Bicquette pour se mettre à l'abri, se tirer sous l'île comme on dit..."¹⁹

Les marins au cabotage ont eu à affronter bien des tempêtes et à naviguer dans la brume avec peu d'instruments. Pratiquement sans équipement et sans facilité de communication, ils devaient se débrouiller pour se rendre à destination. Ils étaient d'excel-



"L'Étoile du St-Laurent", du capitaine Zéphir Tremblay de Rimouski.

lents navigateurs. À l'âge de neuf ou dix ans, les enfants commençaient à passer leur été sur la goélette paternelle et apprenaient ainsi le métier. Cette école familiale donnait de très bons marins. "Avant 1950, il n'y avait pas de radar sur les goélettes. Par mauvais temps, on arrêtaient les moteurs, on écoutait les "criards" et on repartait à mi-vitesse. On savait un peu où on allait grâce au compas. Par temps de brume, pour situer l'Île-Verte, par exemple, on arrêtaient les moteurs et on écoutait. Sur l'île il y avait un phare et un signal sonore; un coup de canon était tiré régulièrement. Parfois, on ne transportait qu'un petit chargement de 50 à 60 tonnes. Ça ne payait même pas l'huile et il arrivait que ce chargement représente bien des risques. Sans radar, alors qu'on avançait au jugé, les chargements de gazoline étaient bien dangereux."²⁰

Par la suite, les goélettes connaîtront plusieurs additions en ce qui concerne les appareils de navigation, tels que le sondeur, la génératrice, les feux de route et de position, le radar qui fait son apparition en 1955 et le radio-téléphone.

Les navigateurs d'aujourd'hui, grâce aux instruments de bord et

aux facilités de communication peuvent prévoir la formation des tempêtes, leur direction, la force et la vitesse des vents et prendre leurs dispositions pour les éviter. Autrefois, ils n'avaient d'autres choix que de l'affronter. Quand leur baromètre indiquait une baisse, ils se disaient: "on va avoir un coup de vent". Mais, rien ne pouvait leur en indiquer la force ou la direction. Tôt le printemps et tard l'automne, il y avait de forts coups de vent sur le fleuve et il arrivait que des caboteurs perdent leur chargement de pont. Lorsque la première corde allait à l'eau, la goélette se débalançait et tanguait. La seconde corde tombait alors de l'autre côté et au bout de deux ou trois roulis, la cargaison en pontée était complètement perdue. Les goélettes transportaient habituellement de 150 à 180 cordes de bois de pulpe au Saguenay, à Québec ou aux moulins à papier de Trois-Rivières.

"Il n'y avait alors que le baromètre pour prévoir les changements de temps. Malgré tout, c'était plutôt rare qu'il faille aller se courir des bateaux en perdition. Les navigateurs au cabotage connaissaient leur métier. C'étaient de rudes marins. On disait alors que les bateaux étaient en bois et les hommes en acier."²¹

La Goélette "J. Bouillon"

Dans la soirée du 25 octobre un vent d'une violence extraordinaire a soufflé sur la région du bas St-Laurent avec une soudaineté terrifiante. On y a, sur terre, heureusement enregistré aucun accident sérieux. Des arbres ont été arrachés ou brisés, des fenêtres et des portes se sont ouvertes avec fracas, quelques vitres se sont brisées avec éclat, mais en somme les dommages matériels ont été de peu d'importance. Plusieurs quais, cependant, ont été démantibulés ou démolis.

Sur la mer, les bâtiments ont eu à affronter un véritable déchaînement de vent et de vagues en furie. L'un de ceux qui ont été le plus rudement malmenés par la tempête a été la goélette "J. Bouillon", capitaine Joseph Bouillon, de Rimouski. Cette goélette, partie de Cap-Chat la veille avec un lourd chargement de bois de pulpe se trouvait au moment de l'ouragan en face de l'Isle-Verte remontant le Saint-Laurent. La violence des éléments devint telle que 40 cordes de

pulpe empilées sur le pont furent littéralement balayées et précipitées en bloc à la mer, par la ruée des vagues. Cet enlèvement subit de la cargaison eut heureusement pour effet de faire reprendre aplomb au cabotier qui menaçait à chaque instant de disparaître sous de gigantesques masses d'eau et qu'il était devenu impossible de gouverner. Toutes voiles baissées, le capitaine dirigea son vaisseau dans la direction du Bic, où il réussit à venir s'abriter pour la nuit. Le lendemain, le bâtiment sain et sauf regagnait le port de Rimouski.

Le Capitaine et ses hommes ont raconté le lendemain qu'ils ont passé une terrible soirée à lutter contre les assauts de la tempête. Ils durent déployer toute la force de leurs muscles, et leur adresse de marins consommés pour sauver leur vie et leur bâtiment que les flots tumultueux semblaient devoir engloutir. À leur retour à Rimouski, où leurs parents et amis étaient fort inquiets de leur sort, ils ont été vivement félicités.²²

Vers la fin des années 1950, le camionnage prenait de plus en plus d'importance dans le Bas Saint-Laurent. Les compagnies de papier possédaient leurs propres barges et les contrats de transport étaient moins nombreux. Les revenus des caboteurs s'en ressentirent. Ils commençaient à naviguer au début de mai et devaient souvent s'arrêter à la fin d'août, faute de cargaison à transporter. En 1956, le cabotage déclinait déjà. Les entreprises familiales de la petite navigation côtière se désagrégeaient. Les fils étaient de moins en moins intéressés à prendre la relève de leurs pères.

En 1977, la plupart des goélettes avaient disparu. Plusieurs ont été vendues dans le Sud où elles sont vite devenues des épaves. Elles avaient été construites pour le fleuve Saint-Laurent, en fonction de ses conditions, par des gens qui vivaient en harmonie avec lui.

Aujourd'hui, la petite navigation côtière telle qu'on l'a connue, a complètement disparu. L'approvisionnement régulier de la Moyenne et Basse Côte-Nord

continue de s'effectuer depuis Rimouski par les navires de la Compagnie Logistec Navigation. Seuls quelques spécimens de goélettes à moteur subsistent encore pour nous rappeler cette époque. La "Jean-Yvan", propriété du Musée maritime Bernier de l'Islet, en est un des rares exemples.

2. CAPITAINES AU CABOTAGE ENTRE MATANE ET TROIS-PISTOLES

"Mais c'est le même vent qui ramène au rivage un peu de l'océan jusque sur leurs visages où la mer et le temps de passage ont creusé le sillage étrange et fascinant d'un bateau qui voyage"
Duteil

Il est bien difficile de retrouver la trace de tous les marins qui, à leur manière, ont contribué à la vie de la petite navigation côtière dans notre région. Nous avons pu rencontrer certains d'entre eux

ou évoquer le souvenir de quelques autres. Nous vous les présentons brièvement, espérant ainsi rendre hommage à tous ceux qui, au fil des saisons, ont tissé l'histoire du petit cabotage entre Matane et Trois-Pistoles.

LES CAPITAINES BOUILLON DE RIMOUSKI

À Rimouski, la famille Bouillon, de père en fils, s'est longtemps intéressée au cabotage sur le fleuve. Un acte notarié, datant de 1868, nous apprend qu'au mois de mai, cette année-là, le capitaine Lucien Bouillon de Rimouski se portait acquéreur, au coût de quarante louis, de la goélette "Marie-Adèle" jaugeant 17 tonneaux.²³ De 1871 à 1886, Louis Bouillon et plus tard son fils Lucien sont propriétaires de la goélette "Sea Horse", construite à Rimouski en 1871 et jaugeant 10 tonneaux. En 1861 et en 1890, Lucien et Louis Bouillon sont propriétaires des goélettes "Marie-Joséphine" et "Blanche-Alma", jaugeant respectivement 41 et 87 tonneaux.

En 1923, Joseph Bouillon, fils de Lucien, se porte acquéreur de la goélette "Marie-Emma" construite au Bic en 1897 pour le capitaine Pierre Pinault de Rimouski. Cette goélette était équipée de voiles et de deux moteurs de 25 forces chacun. Avec la "Marie-Emma", Joseph Bouillon et son fils Godefroy transportent du bois et des marchandises de toutes sortes. En 1921, dans la nuit du 30 septembre au 1er octobre, cette goélette périt au large de Saint-Jean-Port-Joli. Le journal rimouskois le Progrès du Golfe raconte ainsi ce naufrage:

"La goélette bien connue du capitaine Joseph Bouillon, la "Marie-Emma" a péri au cours d'une violente tempête qui a sévi dans le Bas Saint-Laurent du 30 septembre au 1er octobre. Le capitaine Bouillon avait mis à l'ancre en face de St-Jean-Port-Joli vendredi soir. Vers 7 heures, une tempête violente de vent et de grêle s'éleva. La chaloupe de sauvetage qu'il y avait à bord de la goélette fut emportée par les vagues. Sur le navire en détresse,

les hommes durent s'attacher solidement au bôme pour ne pas être précipités à la mer. Il y avait impossibilité d'appeler au secours à cette heure. Ainsi garrottés au navire dont les voiles étaient pleines d'eau et presque submergées, les naufragés durent attendre jusqu'au lendemain midi avant d'être secourus (...) La goélette et son chargement de bois à destination de Québec sont complètement perdus.

L'équipage de la "Marie-Emma" se composait du capitaine Bouillon et de ses trois fils: Godefroy, Joseph et Raoul".²⁴

Le capitaine Joseph Bouillon et son fils Godefroy s'associent ensuite pour construire à Rimouski la goélette à moteur "J. Bouillon" jaugeant 80 tonneaux. Celle-ci commence à naviguer en 1922. En 1927, le capitaine Godefroy Bouillon obtenait son certificat de second et en février 1936, son brevet de capitaine. La goélette "J. Bouillon" est alors sa propriété. Il la revend en 1943 au capitaine Henri Lavoie, navigateur de la Côte-Nord. Par la suite, elle devient la propriété du capitaine Gilbert Mansour. La "J. Bouillon" revient cependant finir ses jours à Rimouski. En 1950, au cours d'une tempête, elle verse dans le fleuve au large de Rimouski avec sa cargaison de bois et de grains. Elle fut ramenée au quai où M. Louis St-Pierre la démontra afin d'utiliser le bois à la construction d'un hangar.

Charles-Godefroy Bouillon, fils du capitaine Godefroy Bouillon, a commencé à naviguer avec son père à l'âge de 14 ans. Il nous raconte ainsi son expérience de marin au cabotage:

"On travaillait 12 heures par jour à bord et quelquefois bien davantage. Lorsqu'on arrivait au port il fallait commencer à décharger même si notre quart venait de se terminer. Ça n'avait rien d'un voyage de plaisance. Avec la "J. Bouillon", on faisait du transport sur le Saint-Laurent de Rimouski à Montréal. On descendait parfois charger à Matane, Price et Métis où il fallait attendre les marées car l'eau manquait de profondeur à cet endroit. Il fallait arriver et repartir à marée haute. Pour l'aller-retour Montréal-Matane, ça nous prenait une quinzaine de

jours. Il arrivait aussi qu'on prenne des chargements de bois à Rivière-Bersimis sur la Côte-Nord. A marée basse, les indiens aidaient au chargement du bois avec des banneaux et des chevaux. On chargeait aussi aux Îles Jérémie. On montait ce bois à une compagnie de Montréal et on redescendait avec des marchandises pour les commerçants de Rimouski et de la région. Les marchands étaient exigeants. Pour la farine, par exemple, ils payaient 8¢ le sac de 100 livres et ils trouvaient cela trop cher."²⁵

Au début de la dernière guerre mondiale, Charles-Godefroy Bouillon et ses frères se sont engagés dans l'armée. En 1943, le capitaine Godefroy Bouillon a vendu sa goélette, mettant ainsi un terme à une longue tradition familiale de navigation.

LES CAPITAINES TREMBLAY DE RIMOUSKI

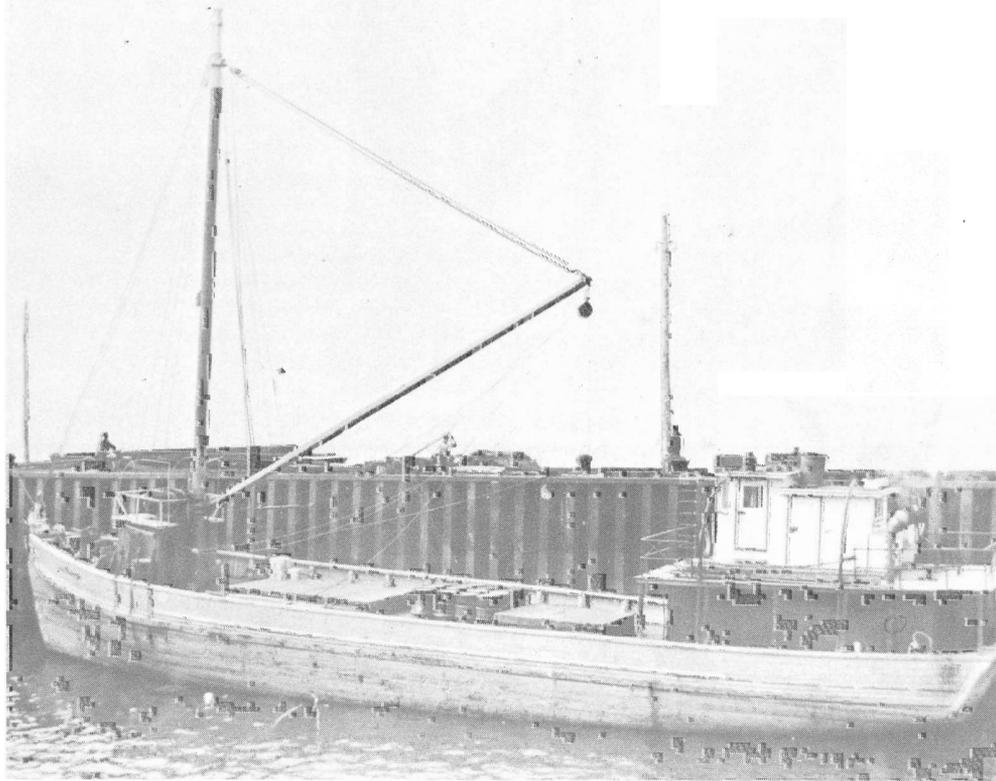
Durant près d'un demi-siècle, la famille Tremblay de Rimouski s'est adonnée au cabotage sur le Saint-Laurent. En 1912, le capitaine Arthur Tremblay, résidant alors à Saint-Paul-du-Nord, se porte acquéreur de la goélette

"Bon Désir" construite par Pascal Tremblay, navigateur de Saint-Paul-du-Nord, qui décéda avant de pouvoir procéder au lancement de son bateau. Le "Bon Désir" était une goélette à fond plat qui jaugeait 65 tonneaux. Plus tard, le capitaine Tremblay l'équipera d'un moteur.

Au cours des années 1920, Arthur Tremblay s'installe à Rimouski et continue à faire du transport de bois et de marchandises. En 1932, il fait construire au Bic, la "Ste-Anne Transport Rimouski", une goélette plus grosse et plus moderne, jaugeant 109 tonneaux. Celle-ci s'accommoda des gréments et du moteur du "Bon Désir" qui, plus tard, fut remplacé par un moteur suédois de 120 forces.

Avec ce moteur plus puissant, le capitaine Tremblay pouvait se permettre de faire du transport jusqu'à Montréal où le courant plus fort, surtout sous le pont Jacques-Cartier, causait bien des difficultés aux goélettes munies d'un faible moteur. À ses débuts, la "Ste-Anne Transport Rimouski" gardait une voile, bien qu'elle soit motorisée. La weelhouse ou timonerie était placée plus haut que la chambre, cette construction élevée sur la partie

La goélette "Ste-Anne Transport Rimouski" du capitaine Tremblay de Rimouski.



arrière du navire et qui abrite les quartiers de l'équipage... Cette particularité propre aux goélettes du Bas Saint-Laurent fut adoptée par la suite par les goélettes d'autres régions.

En 1937, le capitaine Arthur Tremblay fait construire aux chantiers maritimes de Saint-Laurent, Île d'Orléans, une goélette jaugeant 149 tonneaux: "L'Étoile du Saint-Laurent". Cette goélette se caractérisait par une étrave verticale qui lui permettait de s'approcher plus facilement d'un quai par mauvais temps. L'étrave bien droite pouvait frotter contre le quai sans trop de dommages. De plus, sa forme particulière donnait davantage d'espace à la cargaison.

Après la construction de "L'Étoile du Saint-Laurent", les fils aînés d'Arthur Tremblay, Adrien et Émile, ont continué à faire du cabotage à bord de la "Ste-Anne Transport Rimouski", alors que lui-même et son fils Zéphir naviguaient sur la nouvelle goélette. Ils étaient sept hommes à bord car il fallait aussi charger le bois et le décharger. Le chargement prenait habituellement deux jours, à raison de seize heures par jour. Le bois plus petit était chargé à fond de cale et le plus long sur le pont. Les Tremblay ont transporté du bois de sciage pour la cie Price jusqu'à Saint-Romuald. Ils en ont aussi transporté sur la Côte de Gaspé. Durant la dernière guerre mondiale, ils ont transporté du bois et de la pâte à papier pour le moulin de Clarke City, à raison d'un voyage par semaine. De Rimouski, la pâte à papier était acheminée par chemin de fer vers les États-Unis. Le bois était chargé à Bersimis en direction de Clarke City. Le transport de la pâte à papier par goélettes s'est poursuivi jusqu'en 1947.

Avec la "Ste-Anne Transport Rimouski" et "L'Étoile du Saint-Laurent", les Tremblay ont aussi, à cette époque, transporté du charbon de Clayton à Clarke City. Ils faisaient deux voyages au printemps et deux à l'automne. Le charbon était chargé dans la cale et sur le pont où il était maintenu à l'aide de planches. Plusieurs barges de lac allaient charger du charbon à Clayton mais il était plutôt rare d'y rencontrer des

goélettes.

En 1947, "L'Étoile du Saint-Laurent" était la propriété de Zéphir Tremblay. En 1960, alors que le transport par goélette diminuait de plus en plus dans la région, celui-ci vendit sa goélette à Rosario Harvey de l'Île-aux-Coudres, lequel l'utilisa jusqu'en 1967 pour le transport du bois de pulpe. Un des fils de Zéphir, Donald, fut directeur de l'Institut maritime de Rimouski pendant plusieurs années et l'un des fondateurs du Musée de la Mer de Rimouski.

LE CAPITAINE VALIER BOUCHARD DE RIMOUSKI

Originaire de Cap-Chat en Gaspésie, le capitaine Valier Bouchard s'installe à Rimouski et débute en 1954 une carrière d'armateur en achetant du capitaine Gérard Côté du Bic, la goélette "Yvan C". Dupuis Rimouski, il fait du cabotage sur le Saint-Laurent jusqu'en 1958 alors que l'"Yvan C" est la proie des flammes au quai de Rimouski. L'année suivante, il acquiert le "Rivière Malbaie", un caboteur construit en 1944 à la Malbaie pour le capitaine Joseph Carré de St-Siméon.

Le capitaine Valier Bouchard de Rimouski.



Il le rebaptise le "Vauquelin". Cette même année, il achète du capitaine Côté, le "Régina Polaris", un gros caboteur muni de deux mâts de charge. Avec son frère Romain de Cap-Chat, il fonde alors la "Gulf Transportation Company" qui opérera jusqu'en 1963-64. Cette compagnie fait du transport entre Rimouski, Matane, Gaspé et la Côte-Nord. Certains bateaux de la "Gulf Transportation Company" naviguent jusque dans le Grand Nord.

En 1962, le capitaine Valier Bouchard fait construire aux chantiers maritimes de Lauzon, un gros caboteur à la coque renforcée en prévision de la navigation d'hiver. Ce caboteur utilise les moteurs et le cabinage du "Régina Polaris" et est baptisé "Polaris Explorer". Le capitaine Bouchard le revend l'année suivante. En 1964, il se rend en Europe où il se procure le "Bosworth" un navire de 1 308 tonnes avec lequel il navigue jusqu'en 1965. Au mois de janvier, cette année-là, le "Bosworth" fait naufrage aux Îles St-Pierre et Miquelon au cours d'une violente tempête.

Aujourd'hui, le capitaine Valier Bouchard est pilote sur le Saint-Laurent.

LES FRÈRES HARNEY DE RIMOUSKI-EST

En 1957, les frères Harney de Rimouski-Est se portent acquéreurs d'un ancien bateau-phare, transformé en caboteur, qu'ils nomment le "Saint-Yves". Construit en 1903 par la firme Polson de Toronto pour le Ministère de la Marine, le "Light Ship No 14" qui deviendra plus tard le "Saint-Yves", est un navire en acier propulsé par des machines à vapeur. Il mesure 112,5 pieds de long par 28,7 pieds de large pour une profondeur de 13,2 pieds. Il possède alors deux mâts munis d'une lumière visible à 13 milles à la ronde. Il est aussi pourvu d'une corne de brume, d'un sifflet à vapeur et d'une cloche. En 1904, il est en fonction à l'entrée de la Baie de Fundy. En 1957, il est vendu et transformé afin de servir comme navire côtier. Deux mâts de charge sont alors installés, de même qu'une écouteille pour faciliter le chargement dans la cale. Une timonerie est édiflée à l'arrière.

Les frères Harney de Rimouski-Est l'utilisent au transport de marchandises diverses jusqu'en 1962, alors qu'ils le revendent au capitaine Guy Harvey de l'Île-aux-Coudres. En 1968, le "Saint-Yves" devient la propriété de Robert Dallaire de Saint-Siméon. En 1977, il appartient à Renato Mateus de Montréal et en 1980, à Michael B. Yamanis de la République Dominicaine.

LE CAPITAINE N. ARTHUR SAINT-PIERRE DU BIC

Né en 1869, le capitaine N. Arthur Saint-Pierre était l'aîné des enfants de Napoléon Saint-Pierre, lui-même navigateur. Dès son adolescence, il apprenait le métier de marin en naviguant avec son père alors propriétaire d'une goélette appelée "Gleaner". On ignore ce qu'il advint de cette goélette, mais on sait que le capitaine Napoléon Saint-Pierre dut interrompre son métier de navigateur vers l'âge de 53 ans pour cause de maladie. Dix ans plus



Le capitaine N. Arthur St-Pierre du Bic.

tard, en 1906, il décédait à l'âge de 63 ans.

En 1898, N. Arthur Saint-Pierre navigue à bord du "P.B. et Co" et l'année suivante à bord du "Bowen". En 1900, il acquiert la goélette de son père, la "Marie-Vigilante" qu'il revend en 1906 au capitaine Chouinard de Métis. Ce dernier la revendit au capitaine Guimond de Matane.

En 1906, le capitaine Saint-Pierre achète du capitaine Joseph Lévesque de Métis la goélette "J. Lévesque", construite à Métis six ans auparavant. Il la perd en faisant naufrage le 25 novembre 1909 à l'île Saint-Barnabé en face de Rimouski au cours d'une violente tempête. Le père Arnaud, O.M.I., missionnaire de la Côte-Nord, était alors à bord. Il n'y eut aucune perte de vie mais l'équipage fut sauvé de justesse.

En 1910, le capitaine N. Arthur

La goélette "La Légère" du capitaine N. Arthur St-Pierre du Bic lors de son lancement au Bic en 1910.



Saint-Pierre fait construire au Bic, par Octave Dion de Saint-Valérien, la goélette la "Légère" jaugeant 82 tonneaux sur laquelle il navigue jusqu'à son décès survenu au Bic, le 23 juin 1921. La "Légère" est achetée et motorisée par le capitaine Théodore Piuze de Matane, en 1922. En 1934, elle devenait la propriété du capitaine Freddy Caron de Tadoussac. Le fond de la "Légère" a, par la suite, servi à la construction d'un autre bateau, le "Mont-Blanc", propriété de M. Jean-Claude Tremblay. Ce nouveau bateau entra en collision avec le "Eastern Shell" à Cap à la Roche à Deschailions et coula au fond. C'est à cet endroit que se trouvent les restes de la goélette la "Légère".

Le capitaine N. Arthur Saint-Pierre transportait des marchandises pour les commerçants de la région à bord de ses goélettes. Il faisait également le transport du bois et des animaux. Il semble qu'il faisait de 5 à 6 montées par saison, arrêtant de port en port afin de livrer la marchandise aux clients.

La famille Saint-Pierre s'est longtemps intéressée à la navigation sur le fleuve. Napoléon Saint-Pierre, père d'Arthur, possédait aussi des goélettes avec lesquelles il faisait du cabotage. Il en fut de même pour Joseph Saint-Pierre, l'oncle du capitaine N. Arthur. Lionel Saint-Pierre, né au Bic en 1906 et décédé à Rimouski en 1982, était le dixième enfant du capitaine N. Arthur. Il fut pilote sur le Saint-Laurent.

LE CAPITAINE GÉRARD CÔTÉ DU BIC

Le capitaine Gérard Côté est natif de Cap-Chat en Gaspésie. Il vécut son enfance et son adolescence à Sainte-Anne-des-Monts. Par la suite, il demeure à Rimouski où il travaille pour un patrouilleur des douanes. En 1930, il s'installe au Bic jusqu'en 1961. Il demeure présentement à Québec.

Sa carrière de navigateur débute à Sainte-Anne-des-Monts sur les goélettes à voiles qui naviguent entre Québec et Gaspé. Le père du capitaine Côté, lui-même navigateur au cabotage, possédait des goélettes avec lesquelles il faisait du transport de bois et de marchandises entre Québec et Gaspé, dont la "Marie-Anne" qui coula en 1916. Il pouvait effectuer de 7 à 8 voyages par année. À l'époque, les routes étaient mauvaises et le train ne se rendait qu'à Métis. Tout le transport se faisait ainsi par eau.

La goélette "Régina Polaris" appartenant au capitaine Gérard Côté du Bic.

Vers 1923, le capitaine Gérard Côté travaille pour une compagnie de navigation qui fait le service Montréal-Terre-Neuve. Puis, il navigue au long cours vers l'Europe et l'Amérique du Sud. Il revient ensuite au service côtier et fait ses classes d'officier. Il travaille comme 2e officier sur un bateau appartenant à une compagnie de Montréal. Celui-ci navigue sur les Grands Lacs durant l'été et transporte du bois de pulpe d'Anticosti à Trois-Rivières au printemps et à l'automne. Par la suite, le capitaine Côté navigue sur un patrouilleur des douanes canadiennes, le "Madawaska" qui donne la chasse aux contrebandiers sur la ligne Pointe-des-Monts-Cap-Chat.

En 1930, il s'installe au Bic. Entre 1930 et 1950, il est propriétaire et capitaine de trois goélettes: le "Cap Saumon", l'"Yvan C" et enfin, le "Régina Polaris".

Avec sa première goélette, "Cap Saumon", construite à Saint-Fidèle en 1924, le capitaine Côté fait du transport entre Qué-

bec et le Bic.

En 1938, il fait construire au Bic, par M. Arthur Bernatchez de la Gaspésie, une goélette qu'il équipe d'un moteur de 250 forces. Il la baptise "Yvan C", du nom d'un de ses fils. Cette goélette mesure 92,5 pieds de long, 25,5 pieds de large, pour une profondeur de 10,2 pieds.

Le 23 mars 1941 et le 21 mars 1942, l'"Yvan C" sera la première goélette à atteindre le port de Québec à l'ouverture de la navigation. De 1954 à 1958, elle appartiendra au capitaine Valier Bouchard. Elle sera détruite par le feu en décembre 1958, au quai de Rimouski, suite à une explosion alors que le mécanicien procédait à des réparations dans l'engin.

Au cours des années 1950, le capitaine Côté acquiert le "Régina Polaris", un caboteur puissant et rapide, construit en 1944 pour servir comme balayeur de mines. Modifié par la suite, le "Régina Polaris" avait appartenu aux Pères Oblats et servi au ravitaillement de la Baie d'Hudson. Avec le "Régina Polaris", considéré comme le caboteur le plus rapide de la région, le capitaine Côté fait, pendant 18 ans, le service Rimouski-Sept-Iles pour la compagnie Clarke, transportant marchandises et passagers. Le bateau était loué par cette compagnie, ce qui assurait les contrats de transport pour la saison.

Par la suite, le "Régina Polaris" devint la propriété du capitaine Valier Bouchard de Rimouski.

En 1983, le capitaine Gérard Côté célébrait le 50e anniversaire de l'obtention de son brevet de capitaine.

ÉLECTION DU CAPITAINE GÉRARD CÔTÉ DU BIC À L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

En février 1954, le capitaine Gérard Côté du Bic est élu président de l'Association des propriétaires de navires du Saint-Laurent inc. Il succède à M. Léopold Langlois, député de Gaspé-Nord aux Communes. Deux autres capitaines de la région de l'Est du Québec font partie du nouveau conseil d'administration. Il s'agit de Messieurs Adrien Tremblay de



Rimouski et Jules Jourdain de Cap-Chat, tous deux élus directeurs. Cette association, fondée en 1936 sous le nom d'Association des Propriétaires de navires à voiles et à moteur, compte après 18 ans d'existence, 94 membres, tous propriétaires de cabotiers qui, chaque année, d'avril à novembre, sillonnent le Saint-Laurent.²⁶

D'après un article paru dans *L'Écho du Bas Saint-Laurent* le 4 février 1954.

3. LES COMPAGNIES DE NAVIGATION À RIMOUSKI

Les premières tentatives

Au début du XIXe siècle, au temps de la navigation à voile, l'industriel John Molson fait construire à Montréal un navire muni d'un moteur à vapeur actionnant deux roues à aubes latérales. En 1809, "L'Accommodation", naviguant entre Montréal et Québec, inaugure l'ère de la navigation à vapeur sur le fleuve.

En 1850, l'armateur François Baby exploite les navires à vapeur "Doris", "Admiral" et "Advance". "L'Advance" puis le "Lady Head" mis en service en 1859, effectuent chaque année sept voyages de Québec à Gaspé. Ces deux navires à vapeur transportent à la fois des marchandises générales et des passagers.

Si l'on en juge par cet article paru dans le journal *La Voix du Golfe* du 13 septembre 1867, la navigation à vapeur semble avoir eu la faveur des commerçants du Bas Saint-Laurent.

"Quoi qu'on ait annoncé que ce vapeur terminait aujourd'hui ses voyages à Rimouski pour la saison, nous espérons néanmoins que la direction des vapeurs provinciaux consentira à prolonger le temps des trajets réguliers de ce vaisseau si avantageux à toutes les paroisses du comté. Nous croyons qu'il suffirait pour l'y déterminer d'une requête des marchands de Rimouski sollicitant cet encouragement en faveur du commerce, vu que c'est incontestablement leur intention de se prévaloir de ce moyen pour transporter leur assortiment d'au-

tomne qui est loin d'être complet à l'heure qu'il est. Cette suggestion de notre part entre parfaitement, nous le savons, dans les vues de tous ceux qui ont eu jusqu'à présent des marchandises à transporter de Québec à Rimouski ou des denrées pour les marchés de Québec et de Montréal."

En 1872, le vapeur "Beaver" de la compagnie Fraser et Holiday de Québec fait du cabotage dans le Bas du Fleuve. En 1879, cette

compagnie acquiert le navire à vapeur "Otter" et obtient, en 1880, le contrat de la malle de Québec. Cette même année, à l'inauguration de la première ligne commerciale de vapeurs entre Québec et la Côte-Nord, le "Otter" se retrouve sur cette ligne. Il fait alors escale à Rimouski et, de là, dessert la Côte-Nord en jetant l'ancre aux différents villages jusqu'à Natashquan. En 1890, le "Beaver" dessert la Côte sud, la Côte de Gaspé et la Baie-des-Chaleurs.

Le "Mont Ste-Anne" construit à Sainte-Anne-des-Monts en 1925. En 1959, cette goélette appartenait à la compagnie de camionnage RIMOUSKI TRANSPORT. On le voit ici en mauvaise posture au quai de Rimouski alors qu'il était sur le point de couler.



En 1899, la compagnie Fraser et Holiday met en service le "Saint-Olaf" pour remplacer le "Otter" qui avait fait naufrage l'année précédente au large de Rivière-du-Loup. En 1900, le "Saint-Olaf" périt à son tour dans une tempête au large de Sept-Îles, alors qu'il revient de Mingan. La même année, il est remplacé par le "Duro" qui, lui aussi, connaîtra une fin tragique. En 1902, le "King Edward" est mis en service et se rend jusqu'à Blanc-Sablon. En 1903, la compagnie Fraser et Holiday est mise en faillite.

Dans des conditions difficiles, plusieurs compagnies de navigation extérieures à la région ont ainsi tenté l'établissement d'une ligne régulière de cabotage dans l'Est du Québec. En 1920, le "Père Arnaud" de la compagnie Messageries Maritimes Nord relie Québec à Sept-Îles avec escales à Rimouski et à Matane. À la même époque, le vapeur "Mercier" de la St-Lawrence Steamship est en service dans le Bas Saint-Laurent.

LA COMPAGNIE DE NAVIGATION RIMOUSKI-SAGUENAY

Avec le développement des opérations forestières sur la Côte-

Le navire "Rimouski" de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent à la fin des années 1930.

Nord, la liaison maritime s'avère indispensable. Au printemps de 1924, un premier service inter-rives s'établit entre Rimouski et la Côte-Nord alors que la compagnie de Navigation Rimouski-Saguenay obtient ses lettres patentes. Le bureau principal de cette compagnie se situe à Rimouski et ses actionnaires fondateurs sont Messieurs Edouard M. Helleur de Rimouski, J.A. Fafard de Québec, Jos Miller, navigateur de Bersimis, et Léopold R. D'Anjou, grossiste de Rimouski. Messieurs Léon Dumont, marchand et entrepreneur de Rimouski et J. Émile Ouellet, également de Rimouski, complètent le bureau de direction.

En attendant l'arrivée du "Manicouagan", commandé aux chantiers maritimes de l'Île d'Orléans au coût de 40,000\$, le bateau "Pride of the Flow" fait un voyage par semaine entre les deux rives, sous la conduite du capitaine Miller. Plus tard, le "Manicouagan" fera deux traversées hebdomadaires.

En 1929, la compagnie Rimouski-Saguenay fait l'acquisition d'un deuxième navire, le "Mayita", qui quitte Rimouski le lundi et le jeudi pour Bersimis, Franquelin, Godbout, Baie Saint-Nicolas et Baie-Trinité. Il est de

retour les mardi et vendredi soir. Commandé par le capitaine Hovington, il est alors le traversier le plus rapide du Bas du Fleuve. Le "Manicouagan", sous le commandement du capitaine Plante, dessert Bersimis, Manicouagan et Pointe-aux-Outardes, en même temps que d'autres établissements de moindre importance aux environs de la péninsule Manicouagan. Il part de Rimouski tous les mardi et vendredi matin. Ces deux bateaux transportent des passagers et des marchandises générales.

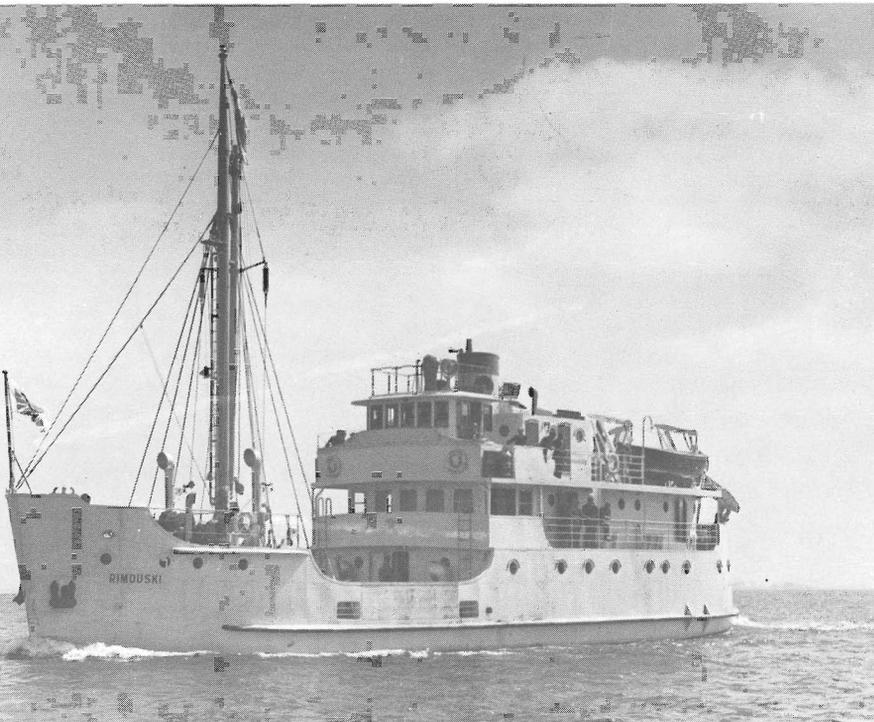
Au cours de l'année 1929, de nouveaux actionnaires s'ajoutent aux fondateurs de la compagnie de Navigation Rimouski-Saguenay. Il s'agit de Messieurs Amédée Caron avocat, Jules A. Brillant, industriel et Martin J. LePage, marchand, tous trois de Rimouski.

Alors qu'à Rimouski la Compagnie de Navigation Rimouski-Saguenay voit le jour, à Matane, la Heppell Transportation co. est fondée par le capitaine Elzéar Heppell, natif de Rimouski et résidant à Matane. Les goélettes à moteur "Odilus", "Toussaint" et "Pucelle d'Orléans" établissent un service assez régulier entre Matane et les villages de la Côte-Nord, de Franquelin à Sept-Îles. Plus tard, la cie Heppell fait l'acquisition du "Marco Polo", construit en Norvège et utilisé jusqu'à sa fermeture par la Ste-Anne Lumber pour le transport du bois entre Saint-Anne-des-Monts, Rimouski et Québec.

LA COMPAGNIE DE TRANSPORT DU BAS SAINT-LAURENT

Opérant séparément, les deux compagnies de navigation, Heppell et Rimouski-Saguenay, rencontrent plusieurs difficultés. Les capitaux engagés sont modestes. Les deux compagnies répondent difficilement aux besoins de l'époque et craignent de ne pouvoir assurer le service en fonction des besoins futurs qui s'annoncent.

Aussi, en 1929, à la suggestion de l'industriel Jules A. Brillant, actionnaire de la Compagnie de Navigation Rimouski-Saguenay et du député fédéral Eugène Fiset,



les promoteurs des deux compagnies rencontrent les dirigeants de la Clarke Steamship qui, depuis 1920, effectuait du cabotage dans le sens est-ouest sur la Côte-Nord. De cette rencontre, découle la fusion des deux compagnies de la Rive-Sud en une nouvelle: la compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent, dont le premier président est M. Jules A. Brillant. Quoique affiliée à la Clarke, la nouvelle compagnie demeure une organisation distincte, un service propre à la région, qui accorde une priorité d'emploi aux gens de Rimouski et de Matane.

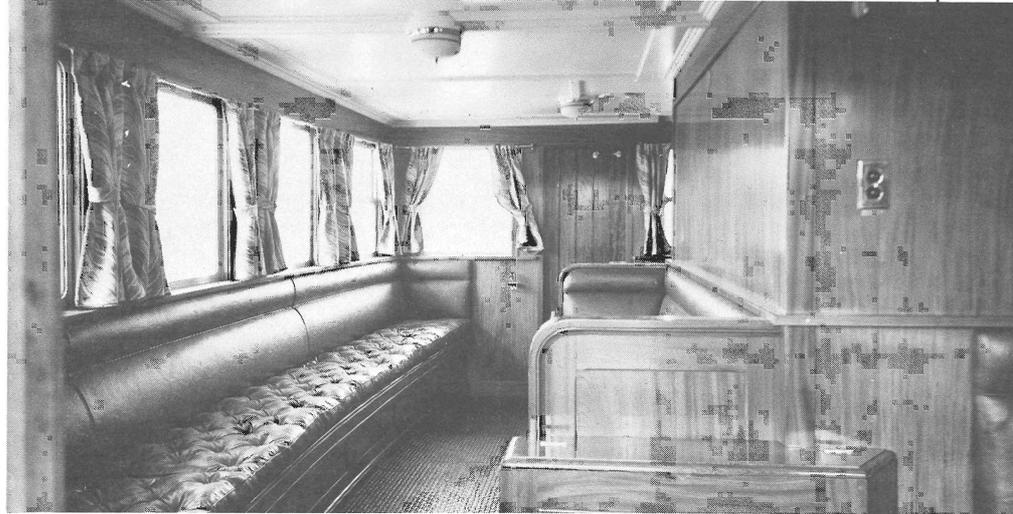
À ses débuts, la Compagnie de transport du Bas Saint-Laurent met en service trois bateaux: le "Manicouagan", le "Marco Polo" et le "Mayita". En 1931, le Mayita fait place au "North Shore" qui inaugure un service supplémentaire entre Rimouski et Baie-Comeau. En 1932, le "North Shore" étend son service jusqu'à Sept-Îles. Il navigue jusqu'en 1933 alors qu'il s'échoue aux Islets Caribou où il est secouru par le "Marco Polo".

Le développement des opérations forestières sur la Côte-Nord, au cours des années 1930, et l'ouverture du moulin à papier de Baie-Comeau en 1934, incitent la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent à se doter d'un nouveau navire, plus gros et plus moderne, muni de ce qui est une innovation pour l'époque: un système de radio-téléphone. C'est ainsi qu'en 1935, on assiste à l'arrivée du "Jean Brillant". Construit à Newcastle-on-the-Tyne en Angleterre, ce navire jauge 640 tonnes brut, 350 tonnes net. C'est le type même du cargo-passagers. Il accoste à Baie-Comeau, Franquelin, Godbout, Baie-Trinité, Île-aux-Oeufs, Pentecôte, Shelter Bay et Clarke City. À chaque traversée, il peut transporter quelques 150 passagers. Il fait également le transport des marchandises et du courrier.

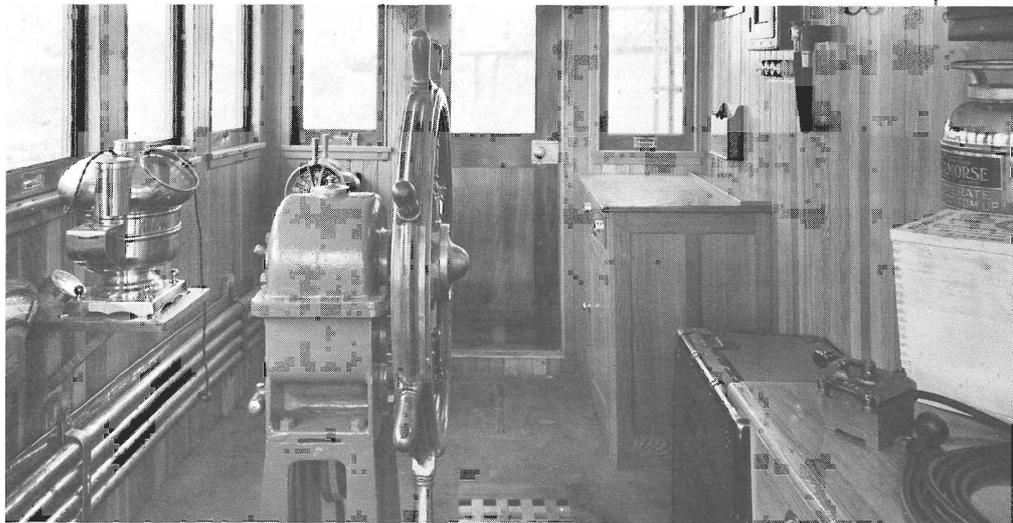
D'importantes installations se construisent alors autour de la papeterie de Baie-Comeau. La construction de la ville même, les premiers barrages sur les rivières Manicouagan et Outardes donnent un essor au transport maritime. Plus de 3,000 travailleurs de

la Rive-Sud sont employés sur la Côte-Nord. À l'ouverture de Baie-Comeau, à la fin des années 1930, certains descendaient même en chaloupe à Franquelin pour s'assurer une place à bord du "Jean Brillant".

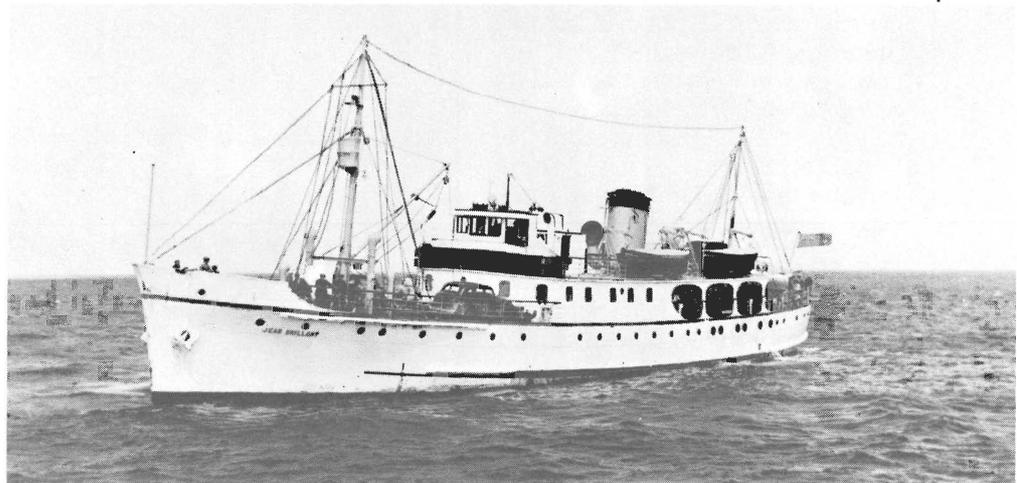
Le salon des passagers du "Rimouski", navire de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent.



La timonerie du navire "Rimouski".



Le "Jean-Brillant" de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent.



Officiers du "Jean Brillant" de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent vers 1940. De gauche à droite: Messieurs Raoul Dubé, commis en chef, Lucien Guay, assistant-commis, Gérard Girard second ingénieur, capitaine William Tremblay, Nazaire Simoneau chef-ingénieur et Emmanuel Paquet, steward.



coumins, Bersimis, Baie-Comeau, Franquelin, Trinity Bay, Sept-Îles, Mingan et Natashquan. À l'automne, en partant des Escoumins, le "Sable I" accoste à Rimouski pour charger des légumes et du foin à destination de la Côte-Nord. Suivant les conditions de température et l'état de la glace, ces navires de la Clarke font environ deux voyages par mois. Peu à peu, le service s'améliore. Au cours de la saison 56-57, le "North Gaspé" et le "Guard Mavoline" exécutent un total de 26 voyages.

La Clarke Steamship relie Montréal et Québec à la Côte-Nord et la Rive-Sud, de Forestville à Blanc-Sablon et des Méchins aux Îles-de-la-Madeleine. Par l'intermédiaire de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent, elle relie Matane et Rimouski aux ports de la Côte-Nord.

Filiale de la Clarke, la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent a fonctionné jusqu'en 1969. Au printemps 1970, le "Fort Mingan" de la compagnie Agences Maritimes a remplacé le "Jean Brillant" sur la ligne Rimouski-Blanc-Sablon.

La Clarke Steamship

Comme on l'a vu, la navigation est liée au progrès économique du Bas Saint-Laurent et de la Côte-Nord. De toutes les compagnies de navigation opérant dans ces régions, la compagnie Clarke est sans doute la plus importante.

Au début du siècle, les quatre frères Clarke de Toronto ébauchent les plans d'une industrie du papier sur la Côte-Nord. En 1902, ils constituent la "North Shore Power Railway and Navigation Company" qui devait donner naissance à la ville de Clarke City et, plus tard, au service maritime côtier. En 1920, avec l'appui du gouvernement fédéral et celui de la province de Québec, la "Clarke Steamship company" est fondée. Les premiers navires de cette compagnie sont: le "Labrador" en service de 1921 à 1930, le "North Shore", ex "Olga Constantina" de la famille impériale de Russie, qui débuta sa carrière sur le fleuve en 1921 pour la terminer en 1933 aux Islets Caribou, et le "Gaspésia" acquis par la Clarke en 1923. Rebaptisé "North Voyageur" en 1941, celui-ci fut en service jusqu'en 1950.

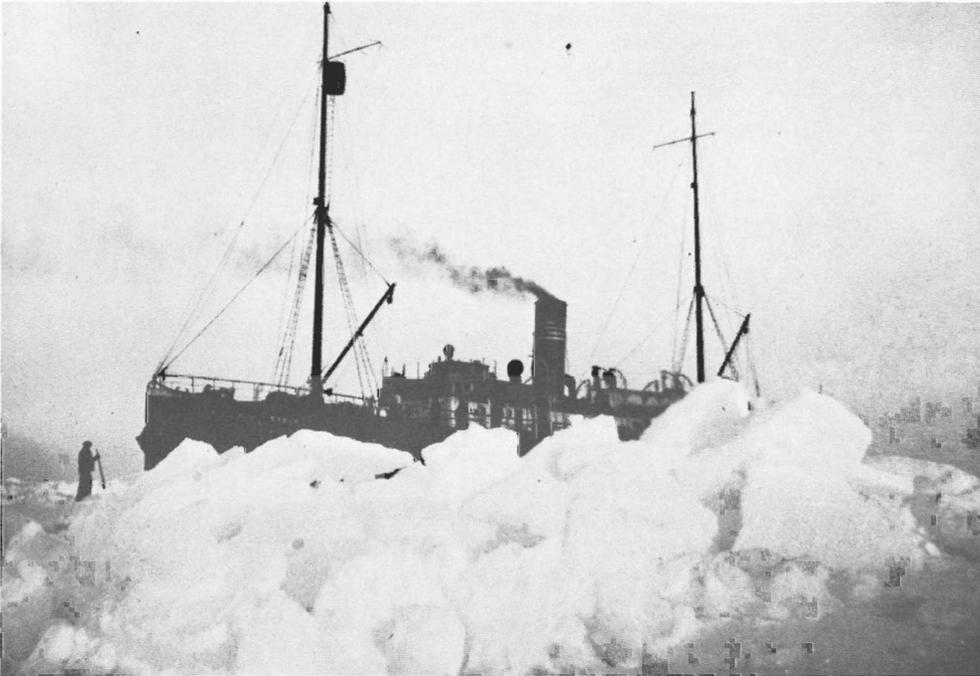
En 1928, quelques années après sa fondation, la Clarke inau-

gure un service de navigation d'hiver entre Pointe-au-Pic et Havre Saint-Pierre. Les premiers navires engagés dans ce service sont le "Sable I" et le "Gaspésia". En 1932, le "Sable I", un navire de 803 tonnes, relie Québec, Les Es-

Le navire "North Shore" de la compagnie Clarke Steamship, lors de son échouement aux Islets Caribou en 1933.



Le "Sable 1", navire de la compagnie Clarke Steamship, aux premiers temps de la navigation d'hiver dans le Bas Saint-Laurent.



Les Agences maritimes

En 1947, la compagnie Agences Maritimes inc. est fondée par Maître Léopold Langlois, avocat spécialisé en droit maritime et député de Gaspé-Nord à la Chambre des Communes. À l'origine, cette compagnie se voulait un service de réception et de manutention à l'usage des caboteurs qui assureraient le transport de marchandises générales depuis Montréal et Québec vers les ports du Bas Saint-Laurent, de la Gaspésie et de la Côte-Nord. Par la suite, Agences Maritimes fait l'acquisition d'un premier navire en bois, muni de deux mâts de charge: le "Chibougameau" qu'elle rebaptise "Fort Ramezay". Celui-ci est affecté sur la ligne Montréal-Québec, la Côte de Gaspé et le Saguenay. Il navigue jusqu'en octobre 1961 alors qu'un échouement lui fait subir de sérieux dommages.

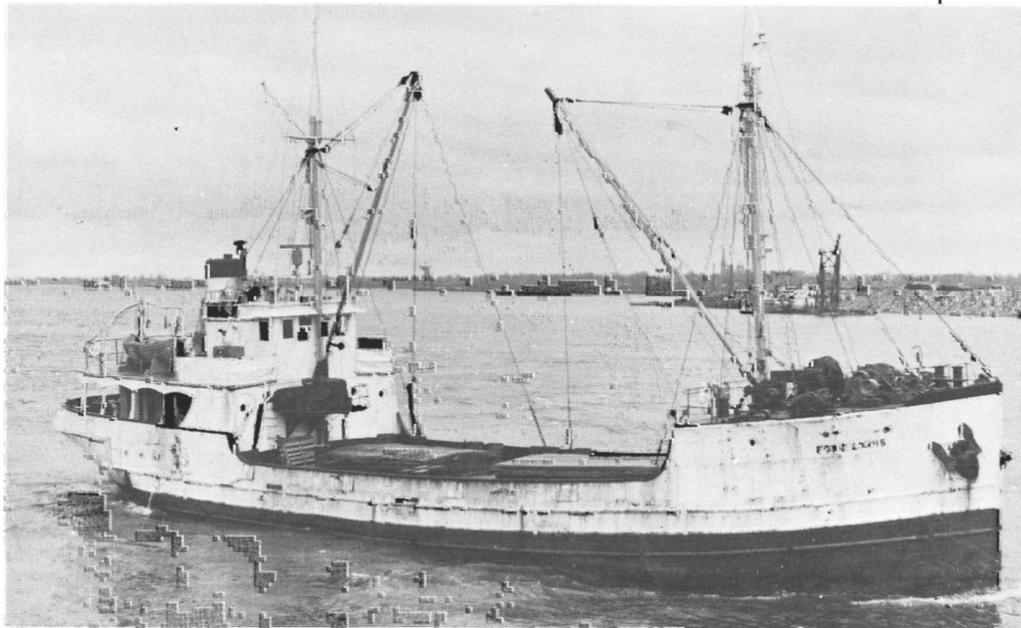
Pour desservir la Côte de Gaspé, la compagnie acquiert, en 1959, un ancien caboteur le "Reyneld V" qu'elle rebaptise "Fort Prével". Ce pionnier de la navigation d'hiver fut vendu en 1970.

Au cours des années 1959-60, le gouvernement fédéral accorde des octrois de 35 à 45% aux compagnies intéressées à faire construire des navires dans un

chantier canadien. La compagnie Agences Maritimes inc. en profite pour faire construire à Sorel deux caboteurs en acier, à coques renforcées: le "Fort Ramezay" ainsi nommé en mémoire du premier bateau de bois de la compagnie et le "Fort Lauzon".

En 1968, le "Inland" qui était affecté au transport pour l'Iron Ore et le "Polaris Explorer" rebaptisé "Fort Lévis" se joignent à la flotte d'Agences Maritimes. En 1969, la compagnie décroche le contrat d'approvisionnement de la Moyenne et de la Basse Côte-

Le navire "Fort Lévis" de la compagnie Agences Maritimes.



Nord qui, depuis près de cinquante ans, était aux mains de la Clarke Steamship. Dès lors, elle doit augmenter ses effectifs et se doter d'un navire pouvant assurer le transport des passagers. C'est ainsi qu'au printemps 1970, le "Oslo", acheté en Norvège et rebaptisé "Fort Mingan", prend la relève du "Jean Brillant" sur la ligne Rimouski-Blanc-Sablon.

Le "Fort Liberté", le "Nor-land" et trois barges acquises de l'Anglo-Pulpe se joignent ensuite à la flotte d'Agences Maritimes qui devient alors la plus importante compagnie de navigation à l'est de Québec. Toutefois, au cours de la décennie 1970, cette compagnie est absorbée par la Logistec Navigation, une compagnie de Montréal.

Depuis 1970, le "Fort Mingan" transporte marchandises et passagers vers la Côte-Nord. Son port d'attache est Rimouski. L'équipage de ce cargo-mixte se compose d'un capitaine, trois maîtres, trois hommes de roue, trois ingénieurs, trois huileurs, deux commis, quatre matelots, trois cuisiniers, quatre serveurs, un steward, un concierge et un gérant de banque. En effet, à bord du "Fort Mingan" se trouve la seule banque flottante en Amérique du Nord, succursale de la Banque de Commerce Canadienne Impériale. La plupart des marins de ce navire proviennent du territoire s'étendant entre Ka-

Le "Keta", construit en 1939 pour la marine marchande canadienne et acheté en 1952 par le capitaine Borommé Verrault de Les Méchins, fut l'un des pionniers de la navigation d'hiver dans la région. Les frères Verrault l'employèrent jusqu'en 1964 au transport d'hommes, d'équipements et de marchandises vers la Côte-Nord et vers l'Arctique Canadien.



mouraska et les Îles-de-la-Madeleine.

Sur le "Fort Mingan", deux grues de cinq tonnes sont affectées au chargement et au déchargement des marchandises. Les matelots disposent aussi d'un chariot-élévateur de quatre tonnes et d'un plus petit de deux tonnes. Ce navire peut transporter près de 140 passagers et une vingtaine de voitures. Encore aujourd'hui, le "Fort Mingan" continue d'approvisionner la Moyenne et la Basse Côte-Nord.

4 HISTOIRES DE GOÉLETTES ET DE CABOTAGE

La "Monica L."

Parmi les goélettes qui accostaient souvent à Rimouski, il en est une dont l'histoire est assez

La goélette "G.H. Marie", dans les années 1970, alors qu'elle appartenait au capitaine Rosaire Tremblay de l'Île-aux-Coudres. Construite pour M. Gauthier de Rivière-du-Loup, elle portait à l'origine le nom de "Françoise G.". Elle devint par la suite la propriété du capitaine Robert Leclerc de Kamouraska qui la rebaptisa "L'Émerillon". Devenue propriété du capitaine Rosaire Tremblay, elle navigua sous le nom de "G.H. Marie". Cette goélette venait prendre régulièrement des chargements de bois de pulpe au quai de Rimouski.



particulière. Construite en 1940 dans la baie de la rivière Matane, cette goélette allait connaître cinq propriétaires successifs, changer quatre fois de nom et devenir la vedette d'une série télévisée.

Son histoire commence le 18 avril 1940 alors que le capitaine Raoul Castonguay de Matane procède au lancement de cette grosse goélette à fond plat construite sous la direction du maître-charpentier de navire Michel Tremblay venu de Petite-Rivière-Saint-François. Baptisée sous le nom de "Comté de Matane", cette goélette, longue de 89,2 pieds, navigue durant une dizaine d'années de Terre-Neuve à Kingston (Ontario).

En 1950, le capitaine Edgar Jourdain de Cap-Chat l'achète pour en confier le commandement à son fils Jules. Six ans plus tard, elle se retrouve à Lévis, propriété du capitaine Wilson Leblanc qui, la même année, décède subitement à son bord. Les frères Desgagnés de Saint-Joseph-de-la-rive s'en portent alors acquéreurs. En 1957, la goélette "Comté de Matane" change une

première fois de nom, les frères Desgagnés l'ayant rebaptisée "Roden D." (RO pour Roger, Den pour Denis et D. pour Desgagnés).

En avril 1959, elle change à nouveau de propriétaire et de nom. Le capitaine Léopold Antclif de Kamouraska l'achète et la rebaptise "Monica L.", en l'honneur de son épouse. En novembre de la même année, la "Monica L." chargée de marchandises, sombre au quai de Sept-Îles, sa coque défoncée par les glaces. Échouée et réparée, elle reprend le large au printemps suivant.

De 1961 à 1964, la "Monica L." passe ses étés aux Méchins où est tournée la série télévisée "Rue de l'Anse". Le comédien Gilles Pelletier y joue le rôle d'un capitaine au cabotage et la "Monica L." celui d'une goélette nommée "La Gentille".

En 1976, après plus de trente-cinq ans de navigation sur le fleuve, cette goélette construite à Matane qui connut quelque six ports d'attache différents, revint finir ses jours sur les battures près du quai de Kamouraska.

La goélette "Monica L" du capitaine Anctil de Kamouraska.



Cabotage et contrebande

À l'époque de la prohibition, certains caboteurs faisaient de très bonnes affaires. Surtout en période d'élection, car une campagne électorale sans boisson, ça n'avait pas le même goût. La plupart du temps, la cargaison clandestine était dissimulée dans la

cale alors que le pont était chargé à pleine capacité de bois ou de fer. Quand les douaniers montaient à bord, ils préféraient bien souvent rester sur un doute plutôt que de déplacer cet encombrant chargement. Les déchargements de "Saint-Pierre et Miquelon" se faisaient de préférence à l'Île Bicquet où seul le gardien de phare risquait de les interrompre. Ceux qui s'adonnaient à la contre-

bande de boisson étaient assez rusés pour éviter de se faire prendre. Ce qui les trahissait, c'est qu'il ne pouvaient s'empêcher d'en parler lorsqu'ils réussissaient un bon coup.

Une histoire de carburant

Les histoires de caboteurs sont un peu comme celles des chasseurs et des pêcheurs. Il faut savoir en prendre et en laisser, nous disait Patrice Thibault, autrefois gardien de phare à l'Île Bicquet. Il est vrai qu'il est bien difficile de prendre au sérieux cette aventure que lui racontait un ingénieur au cabotage. En route pour Québec, celui-ci se rendit compte qu'il allait manquer de carburant. Il rassembla donc toutes les lampes et fanaux qu'il avait à bord pour en vider l'huile dans le réservoir. Grâce à cette brillante idée, il réussit à se rendre à destination. Mais comme il prétendait avoir manqué de carburant vis-à-vis des Bancs Brûlés situés à une bonne distance de Québec, il faut croire que sa goélette possédait un véritable arsenal de lampes et de fanaux pour être en mesure de fournir autant de carburant. Notre gardien de phare avouait avoir eu bien du mal à le croire...

Un certain 22 décembre

En plus d'assurer le ravitaillement de la Côte-Nord, le "Régina Polaris" du capitaine Côté transportait le courrier et les passagers. Un 22 décembre, à la fin de la saison de navigation, il arrêta à Godbout, un des derniers quais où il devait accoster sur la Côte-Nord. Une foule impatiente, composée en majeure partie de travailleurs des chantiers, l'attendait afin de traverser sur la Rive-Sud à l'occasion des Fêtes. Mais, le "Régina Polaris" avait déjà à son bord un nombre plus que suffisant de passagers, et ne pouvait en accepter davantage. Il fallait tout de même accoster pour décharger le courrier. L'étrave du bateau fut placée face au quai où stationnait le camion postal. Il suffisait de déposer les sacs de courrier dans le camion depuis le bateau et de se retirer ensuite en

faisant marche arrière. Ainsi fut fait, mais un des bûcherons qui se bousculaient sur le quai tira sa casquette à bord du "Régina Polaris" en criant: "Ma casquette est à bord, moi aussi j'embarque. "Il s'élança pour sauter mais, l'alcool aidant, il rata le bateau et tomba à l'eau. Des membres de l'équipage récupérèrent le bûcheron auquel ils remirent sa casquette avant de le retourner sur le quai où la foule, de plus en plus impatiente, insistait pour monter à bord. Le capitaine leur promit de revenir les chercher dès son retour à Rimouski. Habituellement, le "Régina Polaris" mettait quatre heures à faire la traversée Godbout-Rimouski. Cette fois, la tempête se mit de la partie et la traversée dura 23 heures. Le navire était glacé en entier depuis la tête des mâts. Ce n'était plus un bateau, c'était un iceberg! Il fallu deux jours avant de le déglacer suffisamment pour sortir la première auto du pont. C'est le "Jean Brillant" qui retourna chercher les bûcherons de Godbout qui attendaient toujours...

Trésors sous-marins?

Lorsque des prospecteurs découvrirent d'importants gisements de fer sur la Côte-Nord, au cours des années 1920, un commerçant juif de Montréal, convaincu qu'il y aurait un développement de ces mines de fer, chargea la Compagnie Heppell Transportation du transport de rails de chemin de fer. Il voulait que ces rails soient sur place, prêts à vendre aux compagnies qui ne manqueraient pas de s'y installer. Comme la Heppell Transportation faisait régulièrement le transport des passagers et du courrier vers la Côte-Nord, quelques rails étaient chargés à chaque voyage. Ils étaient trop lourds pour en transporter plusieurs à la fois. Les instructions du commerçants étaient de laisser tomber ces rails dans la Baie de Sept-Îles afin de ne pas se les faire voler et pouvoir les récupérer en temps voulu. Ils sont probablement encore sous l'eau, au fond de la baie, car ils n'ont jamais été utilisés par la suite.

Le "Vauquelin" en hivernement au Bic.



Le "Vauquelin" du capitaine Valier Bouchard

Lors de la construction du quai de Port-Cartier, le premier bateau à entrer dans la rade a été le "Vauquelin" du capitaine Valier Bouchard, une grosse goélette d'une capacité de près de 400 tonnes. Comme une délégation officielle se préparait à accueillir le premier navire qui accosterait à Port-Cartier et qu'il était hors de question que ce premier bateau soit une goélette, le "Vauquelin" dut accélérer le déchargement des poutres qu'il transportait et filer au large.

5 JOURNAL DE BORD DE "LA LÉGÈRE"

N. Arthur St-Pierre du Bic, fut capitaine au cabotage sur le Saint-Laurent durant plus de vingt ans. En 1910, il faisait construire au Bic, par M. Octave Dion, une goélette à voiles, jaugeant 82 tonneaux qu'il baptisa

La Légère. Cette goélette qui faisait la fierté du capitaine St-Pierre avait son port d'attache au Bic. Jusqu'à son décès survenu à Bic le 23 juin 1921, le capitaine St-Pierre fit, à bord de La Légère, le transport de marchandises générales, de bois de pulpe, de charbon, d'animaux et à l'occasion de passagers, entre le Bas Saint-Laurent, la Côte-Nord et la région de Québec.

Entre 1915 et 1918, il tint un journal de bord qui, précieusement conservé par ses filles Cécile et Thérèse, témoigne de la vie quotidienne à bord d'une goélette de la région au temps de la navigation à voiles.

Ces quelques extraits du journal du capitaine St-Pierre, transcrits textuellement, nous amènent d'abord du Bic à Bersimis, puis du Bic à Québec, à l'ouverture de la maison de navigation de 1915.

SAISON 1915

Avril, 4, Bic, Dimanche (Pâques)
La Légère clair de glace ce matin, vent est, une grosse mer, au midi

Journal

= 1915

commence 4. avril fini 4 août 1918

Bateau Légère,

Journal écrit par

*W. Arthur St-Pierre,
Bic, Pokinowski*



je vais travailler les chaînes.

5, Bic,

Lundi midi je m'aperçois qu'une chaîne était cassée, je la répare et fait quelque ouvrage à bord du Légère

6, Bic,

Mardi, Antoine Ross et William Blais commencent leur temps, beau temps.

7, Bic,

Mercredi, les hommes accostent La Légère au quai, nous commençons à charger pour Bersimis.

8, Bic,

Jeudi, nous prenons des effets. Le soir M. Cleary arrive avec sa famille à Bic.

9, Bic,

Vendredi, nous finissons de vendre ménage et effets, mais vent est, impossible de partir.

10, Bic,

Samedi, vent nord nord-est, beaucoup de mer, aussi brouillard de neige, impossible de partir.

11, Bic à Bersimis

Dimanche Quasimodo

Nous partons après dîner 12h45. Nous sortons des Islets du Bic vents légers du W mais vient belle brise même très fort, passagers M. Cleary et sa famille, Capt. Savard et ingénieur Lavardière et M. Derome. M. Cleary a beaucoup de peine avec son monde qui sont malades de mer. Il y a un assez gros roulis mer de est et d'ouest, à 17h30, nous arrivons à Bersimis. Temps de la traversée $4\frac{3}{4}$ considérée comme traverse la plus rapide que j'ai fait. Si le vent avait été toujours même brise,

nous aurions gagné certainement 15 à 20 minutes. Tous nos passagers ont débarqué en chaloupe et canot du large.

avril, 12, Bersimis

Lundi nous déchargeons les effets sur la batture. Jules embarque.

13, Bersimis

Mardi, nous continuons et finissons de décharger nos effets.

14, Bersimis

Mercredi nous traversons du côté des indiens et débarquons quelques effets. M. Poulin embarque comme passager, mais nous ne pouvons partir, le temps est calme.

15, Bersimis, traversons

Jeudi après dîner nous traversons et prenons des passagers qui étaient tout prêts. Nous sortons brise fraîches V. NE. M. Côté, Ste-Luce, a aussi quelques passagers et part après nous. Le soir vers 22h20 nous arrivons au quai de Rimouski. Le vent était calmé. Nous débarquons quelques passagers et partons pour Bic.

Avril, 16, Bic

Vendredi, nous rentrons au quai du Bic après-midi. Le reste des passagers débarque de suite.

17 montant

Samedi, nous partons de bon matin V.N.E. petite brise le soir nous sommes à Trois-Pistoles. Dans la nuit calme, le courant nous rentre à l'Île-aux-Pommes.

18 montant

Dimanche

Nous partons de bonne heure V.E. avec brume très forte, nous voyons la terre à l'Île-aux-Lièvres, extrémité ouest. La brume reprend et nous ne voyons les lumières qu'à la traverse, dans la nuit avancée. Nous baissons la misaine craignant la glace avec un temps aussi noir.

19 montant et Québec

Lundi V.E. brise fraîche, nous sommes rendus à Québec à 20h

Avril, 20, Québec

Mardi, le tug M.E. Hackett nous rentre du quai Dussault au quai Renaud no 4 ouest. Nous déchargeons notre vieux fer etc.

21, Québec

Mercredi, V. Ouest (mais gros vent nord-ouest hier) beau. Nous commençons à prendre charge. Quelques vaisseaux en partance; J.E. Heppell part à la nuit.

GLOSSAIRE

Bordage: planche épaisse ou mardrier servant à constituer un revêtement étanche.

Deck-load: chargement sur le pont d'un navire.

Tonnage net: tonnage brut d'un navire auquel on a fait subir certaines déductions représentant en principe le volume des espaces nécessaires à la conduite et à la marche du navire.

Tonneau: unité de capacité de transport d'un navire valant 2,83 m³.

Veuglé: ensemble des planches ou des madriers formant l'enveloppe intérieure d'un navire.

Timonerie (weel house): cabine de pilotage où on retrouve les instruments de navigation.

SOURCES ORALES

Bérubé Daniel, Rimouski
Bouillon Charles-Godefroy, Pointe-au-Père
Bouillon Godefroy, Rimouski
Camirand Pierre, Rimouski
Côté Gérard, Québec

Desmeules Jean-Claude, Rimouski-Est (Fêtes du Vent)
Desrosiers M. Mme André-Albert, Saint-Anaclet

Drewitt Eustache, Pointe-au-Père

Girard Gérard, Rimouski

Lavoie Charles-Auguste, Pointe-au-Père

Lavoie Ernest-Aimé, Pointe-au-Père

Lindsay Freddy, Rimouski

Ouellet Rodolphe, Pointe-au-Père

Postras Lionel, Rimouski-Est

Ross Marc-André, Pointe-au-Père

Saint-Laurent Jean-Baptiste, Sainte-Luce

Saint-Laurent Paul-Émile, Luceville

Saint-Pierre Cécile, Québec

Saint-Pierre Thérèse, Québec

Saint-Pierre Mme Lionel, Pointe-au-Père

Thibault Patrice, Bic

RÉFÉRENCES

1. Michaud Robert, *L'Île-Verte vue du large*, Léméac, Montréal, 1978, p. 129-130.
2. Lafrance Jean, *Les épaves du Saint-Laurent 1650-1760*, Éditions de L'Homme, Montréal, 1972, p. 114.
3. Brisson Réal, *La Charpenterie Navale sous le Régime Français*, Institut Québécois de Recherche sur la Culture, Coll Edmond de

4. Nevers no 2, Québec 1983, p. 127.
4. Leblond Gérard, prêtre-curé, textes rassemblés par Robert Claveau, *Histoire de Sainte-Luce*, Sainte-Luce, novembre 1977.
5. ANQR, fonds du notaire Pierre-Louis Gauvreau, no 2030, 5 mars 1868.
6. ANQR, fonds du notaire Octave Martin, Saint-Octave-de-Métis, no 1420, 12 décembre 1870.
7. Hamelin et Roby, *Histoire économique du Québec 1851-1896*, Fides, Montréal, 1971, p. 17.
8. Journal *Le Canadien*, 18 novembre 1863.
9. ANQR, fonds du notaire J.B. Pelletier, no 2605, 3 mai 1876.
10. Capitaine Godefroy Bouillon Rimouski, enregistrement 13 juin 1984.
11. Capitaine Gérard Côté Québec, enregistrement 17 mai 1985.
12. Coulombe Marielle, *Histoire de Saint-Fabien 1828-1978*, Corporation municipale de Saint-Fabien, 1978, p. 201.
13. Blanchard Raoul, *L'Est du Canada-français, Province de Québec Tome 1*, Beauchemin, Montréal, 1935, p. 171.
14. Ibid
15. Desgagnés Michel, *Les goélettes de Charlevoix*, Léméac, Montréal, 1977, p. 24.
16. Bérubé Daniel, Rimouski, enregistrement 6 août 1984.
17. Desrosiers M. Mme André-Albert, Saint-Anaclet, enregistrement 13 juin 1985.
18. Capitaine Godefroy Bouillon, Rimouski, enregistrement 13 juin 1984.
19. Bouillon Charles-Godefroy, Pointe-au-Père, enregistrement juin 1984.
20. Ibid
21. Thibault Patrice, Bic, enregistrement juillet 1984.
22. Journal *Progrès du Golfe*, 10 octobre 1926.
23. ANQR, fonds du notaire J.B. Pelletier, 23 mai 1868, no 2016.
24. Journal *Progrès du Golfe*, 14 octobre 1921.
25. Bouillon Charles-Godefroy, Opt, cit.
26. Journal *Écho du Bas Saint-Laurent*, 4 février 1954.

À propos des archives

Par Donald O'Farrell
(Archiviste)

À PROPOS DES ARCHIVES

"Le patrimoine d'un peuple s'évalue à l'importance des trésors qu'il renferme. Héritage culturel diversifié, il comprend, notamment, les documents d'archives. Conservés en permanence et diffusés, ils permettent d'élargir la connaissance de notre histoire nationale et régionale" (1)

Cet énoncé de principe se retrouve textuellement dans le dépliant que nous avons produit récemment et qui est considéré, à juste titre, comme l'ambassadeur des Archives nationales du Québec, pour toute la région du Bas Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Son objectif est essentiellement d'assurer, à l'Institution, la place qui lui revient sur l'échiquier culturel régional. Abondamment illustré de photographies qui témoignent des activités économiques distinctives, il situe son lecteur sur, notamment, les différents projets réalisés depuis 1979 et sur les services offerts aux chercheurs généalogistes et historiens régionaux.

(1) Dépliant, *Centre régional des Archives nationales du Québec, Bas Saint-Laurent, Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine*, Rimouski, printemps 1986, 8 pages, 111.

Le Centre régional vous ouvre ses portes

Sous la supervision de l'archiviste régional, M. Donald O'Farrell, le personnel du Centre régional est à votre entière disposition pour vous apporter toute sa collaboration, au moment où vous le souhaitez.

Centre régional des Archives nationales
du Québec
Bas-Saint-Laurent — Gaspésie —
Îles-de-la-Madeleine
337, rue Moreault
Rimouski (Québec)
G5L 1P4
Tél.: 722-3500 ou 722-3510



*Pesage de la morue séchée
à Pointe Saint-Pierre vers 1885*



Fonds Le Marquand — Musée de la Gaspésie



Gouvernement du Québec
Ministère des
Affaires culturelles

Jean Roy Graphiste Conseil

Québec 

Les Archives nationales du Québec, 65 ans déjà!

De 1920 jusqu'aujourd'hui, c'est-à-dire depuis la nomination de Pierre-Georges Roy à la fonction d'Archiviste de la Province de Québec, 25 kilomètres de documents archivistiques ont été recueillis et conservés. Témoignant du passé historique à travers tous les aspects de l'activité humaine, ces documents peuvent être consultés non seulement à Québec, mais aussi, depuis 1971, dans les centres régionaux qui forment le réseau des Archives nationales du Québec.

Le Centre régional son action

Par des interventions ponctuelles auprès de ses interlocuteurs publics et privés, le Centre régional joue un rôle de promoteur et parfois de leader en matière de conservation et de diffusion des archives. L'archiviste participe notamment à des conférences et à des colloques régionaux de même qu'à des sessions de formation en archivistique. Il collabore, de plus, à des projets destinés à mettre en place des services d'archives. De façon générale, il assure toute l'aide nécessaire aux personnes et aux organismes régionaux qui sont ou des producteurs, ou des conservateurs d'archives susceptibles d'être reconnues d'intérêt historique.

Étripage de la morue en Gaspésie au milieu du siècle



Fonds Lacombe — Archives nationales du Québec

ses réalisations

Depuis 1979, le Centre a conclu plusieurs ententes avec des sociétés d'histoire, des sociétés de généalogie et des maisons d'enseignement, assurant ainsi la conservation d'une partie considérable de notre patrimoine archivistique régional. L'archiviste a acquis des fonds d'archives publics et privés relevant de domaines aussi variés que la culture, l'éducation, la vie religieuse, professionnelle et économique. Son travail a permis de rassembler une documentation abondante dont la nature et les supports sont variés, comme en témoignent les chiffres qui suivent:

ses services

Que ce soit au Centre même ou à l'extérieur, l'archiviste et la technicienne offrent tous les services professionnels qui vous permettront d'effectuer, pour votre organisme ou à titre individuel, le travail de traitement et de mise en valeur des documents qui vous sont précieux.

Par leurs conseils, ils vous aideront à bien orienter vos recherches, à utiliser pleinement l'information disponible et à vous familiariser avec les fichiers et les appareils de consultation. Précisons qu'il est maintenant possible, grâce au catalogue informatisé mis à la disposition de tous, de consulter l'inventaire des fonds acquis par les huit autres centres du réseau.

En plus de ces services, les Archives nationales et le ministère des Affaires culturelles offrent aux organismes privés et publics des programmes d'aide financière destinés à la conservation du patrimoine archivistique régional.

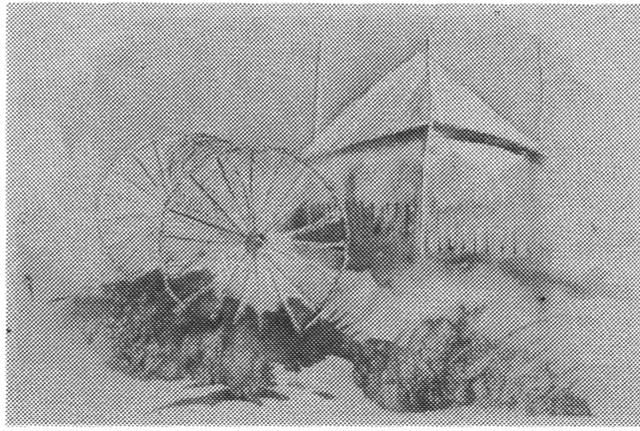
Feu de Rimouski en 1950



Fonds Riou — Archives nationales du Québec

Imprimés	6 000
Photographies et négatifs	55 000
Films	50
Cartes et plans	100
Fonds et collections de manuscrits (en mètres linéaires)	336

Baraque à foin des Îles-de-la-Madeleine



Souvenance — Aquarelle de Jean Devost

hercheurs et amateurs,

Le Centre régional d'archives est ouvert au public en général. Il accueille chaque année un millier de visiteurs, spécialistes ou amateurs. Quiconque s'intéresse à la petite ou à la grande histoire, à celle de sa région, de sa ville, ou de sa famille y trouvera une information aussi utile qu'intéressante.

La consultation est gratuite et le Centre est ouvert du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h 30. De septembre à mai inclusivement, il est également ouvert le mercredi soir, de 19 h à 22 h.

*Travailleurs de l'Intercolonial
dans la vallée de la Matapédia en 1870*



Archives publiques du Canada

UNE TRADITION ARCHIVISTIQUE À CRÉER OU LES FASTES RÉGIONALES

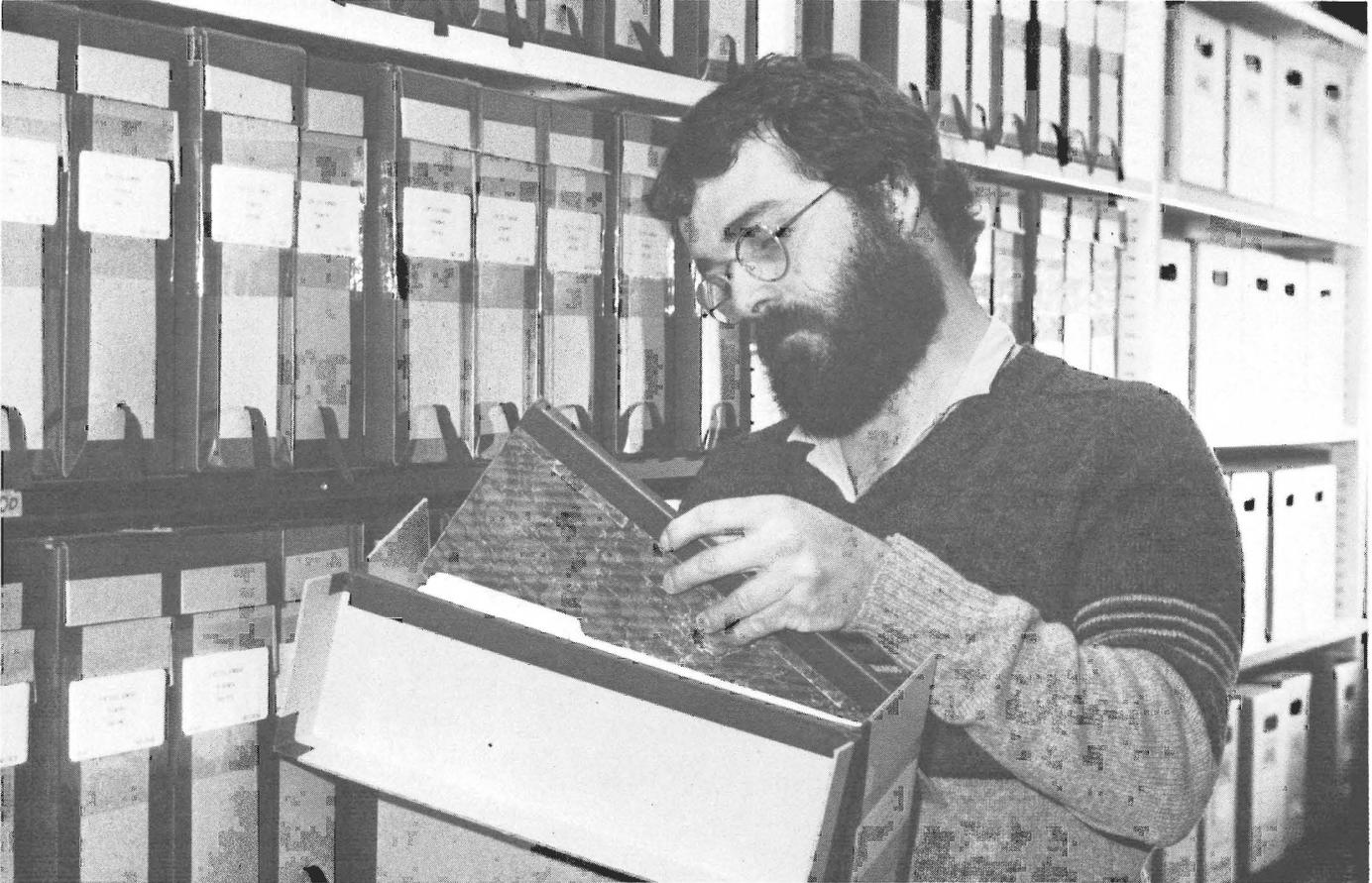
La publication de revues historiques s'inscrit dans une tradition vieille de plus d'un siècle. Avant nous, les Français et les Anglais

par exemple, à Monseigneur Tanguay, à l'abbé Verreau, à M. Benjamin Sulte, au directeur des archives d'Ottawa, le nombre de lettres qu'ils reçoivent chaque année de personnes désireuses de se renseigner sur quelque point d'histoire du Canada, sur des questions de biographie ou de bibliographie." (2)

millement de l'information qu'elles contiennent.

C'est dans cette tradition partagée entre le Bulletin des Recherches Historiques et le Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec que s'inscrit mon intention d'assurer la diffusion du patrimoine archivistique, témoin de l'histoire régionale. La publica-

Donald O'Farrell, archiviste régional pour le Bas Saint-Laurent, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, Rimouski mai 1986. (Photo Claveau).



publiaient, sous forme journalistique, des recueils qui permettraient, disaient-ils, l'éclaircissement "des points obscurs d'érudition". Ces ancêtres ont été, à compter de 1864, *l'Intermédiaire des chercheurs et curieux*, journal français et le *Notes and Queries* des Anglais. Chez nous, la tradition s'exercera à compter de 1895 avec le *Bulletin des Recherches Historiques* (BRH), un recueil pour littéraires, archéologues et historiens en mal d'information:

"Pour nous, le besoin d'un recueil de ce genre dans notre province ne fait pas de doute. Il suffit de consulter ceux qui, parmi nous, ont la réputation de s'occuper sérieusement de livres d'histoires ou de science. Que l'on demande,

Jusqu'alors reconnu comme un recueil de littérature, il verra, à compter de 1923, son contenu être sensiblement modifié. L'Honorable Athanase David, secrétaire de la Province, fera du Bulletin, l'organe d'information du Bureau des archives. Dès lors, ses pages seront presque entièrement consacrées à la transmission de la connaissance historique par ceux qui l'on écrit, tout en s'efforçant, comme l'avait dit deux ans auparavant Pierre-Georges Roy dans son premier *Rapport de l'Archiviste*, "de sortir ou de sauver les autres de l'oubli" (3). Dans un langage écrit pour le moins imagé, Pierre-Georges Roy faisait ressortir, dans son premier rapport, le caractère de richesse des archives de la Province et du four-

tion, dans les prochains numéros de la Revue, d'une "chronique" ou d'un "rapport", vous permettra d'être mieux renseigné sur le contenu de l'information camouflée dans les fonds et collections du Bureau régional. La perspective de travail fait fi d'originalité: propos d'un archiviste à la recherche constante de nouvelles pistes pour les fins de l'enquête historique et qui devraient servir d'éclaircissement aux connaissances actuelles ou de prétexte pour la mise en chantier de nouveaux travaux dans un secteur peu connu ou non encore défriché.

Pour en savoir davantage sur les services qui vous sont offerts au Bureau régional, je vous réfère

aux articles publiés dans cette Revue, par mes prédécesseurs, Messieurs Jean-Pierre Therrien et Yves Roberge (4). L'addition faite de certains services et l'acquisition, depuis, de nouveaux fonds d'archives, vous seront transmises dès leurs disponibilités.

(2) Prospectus, *Bulletin des Recherches Historiques* (BRH), 1er volume, janvier 1895 pp. 2-3

(3) Pierre-Georges Roy, *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec 1920-1921*, Québec, 1921, p. VI

(4) Jean-Pierre Therrien, "Les Archives nationales du Québec... soixante ans déjà!", Rimouski 1981, *Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent*, Vol. VII, no 1, janvier - avril 1981, pp.

25-26.

"Le Centre régional d'archives Bas Saint-Laurent/Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine", Rimouski, 1982, *Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent*, Vol. VIII, no 1, janvier, mars 1982, pp. 24-25

Yves Roberge, "Les Archives nationales du Québec déménagent...", Rimouski, 1983, *Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent*, Vol. 9, no 2, mai-août 1983, pp. 30-31

BULLETIN
DES
RECHERCHES
HISTORIQUES

RAPPORT
DE
L'ARCHIVISTE

DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC

1ER VOLUME MARS 1895 3ÈME LIVRAISON

LA CARTOGRAPHIE ET L'ARPENTAGE SOUS LE
RÉGIME FRANÇAIS

II

En même temps que Jolliet faisait avancer par ses travaux la géographie américaine, un autre ingénieur hydrographe, animé lui aussi du plus pur dévouement pour la science, s'établissait dans la Nouvelle-France. Nous voulons parler de Jean-Baptiste-Louis Franquelin. Ce savant, aussi modeste que distingué, fut un des plus habiles cartographes de son temps. Il est vraiment regrettable que sa vie soit si peu connue. Nous donnons ici les quelques renseignements biographiques que nous avons pu recueillir, dans l'espoir qu'ils serviront à faire plus tard une notice complète de cet oublié.

Franquelin était originaire de Villebernin, dans l'archevêché de Bourges. Il vint au Canada en 1672, si l'on en juge par deux courtes notes qu'il marque sur deux de ses cartes inédites, l'une de 1678, l'autre de 1688. Il épousa à Québec, le 4 février 1683, Elisabeth Aubert, mais ne paraît pas avoir laissé d'héritier de son nom.

C'est en 1678 que l'on trouve, pour la première fois, le nom de Franquelin comme hydrographe au pied d'une carte pour servir à l'éclaircissement du papier terrier de la Nouvelle-France. Il continua depuis jusqu'à sa mort à s'occuper de travaux hydrographiques. On conserve

POUR

1920-1921



LS-A. PROULX
IMPRIMEUR DE SA MAJESTÉ LE ROI
1921

Une collaboration

